



Hvidbog. Partshøring af udkast til miljøgodkendelse til omlastning af jern- og metalskrot hos Bradals Produkthandel ApS.

Indledning og læsevejledning

Fredericia Kommune har i perioden d. 6-20. december 2024 og d. 18. februar til d. 4. marts 2025 sendt udkast til miljøgodkendelse til omlastning af jern- og metalskrot hos Bradals Produkthandel ApS i partshøring.

Denne hvidbog sammenfatter høringssvarene indkommet i høringsperioderne. Hvidbogen indeholder en oversigt over samtlige modtagne høringssvar, et resumé af høringssvarene samt forvaltningens vurdering og bemærkninger til høringssvarene, samt et resumé af forvaltningens bemærkninger.

Der er kommet 20 høringssvar: 17 fra privatpersoner, 1 fra et selskab, 1 fra en virksomhed og 1 fra en ejerforening.

Resume af høringssvar

I høringssvarene gøres der generelt indsigelse mod miljøgodkendelsen. Der gives udtryk for at mange boliger er støjbelastede i forvejen, og at støjgenerne ikke kun er udendørs men også indendørs, og i et enkelt høringssvar bemærkes lavfrekvent støj fra virksomheden. Mange af høringssvarene indeholder bemærkninger om, at den vedvarende støjbelastning har konsekvenser for menneskers helbred. Nogle giver udtryk for at en øget støjbelastning vil medføre en væsentlig reduktion af ejendomsværdien.

En del mener det er urimeligt med øget støj op til 50 gange årligt / 220 dage om året, og at der udover støj fra skibe også er støjgener fra de høje brag der udløses ved skrothåndteringen.

Nogle af høringssvarene indeholder ønsker om landstrøm og etablering af støjskærme. Enkelte høringssvar giver udtryk for, at miljøgodkendelsen mangler en vurdering af luftforurening fra skibe og køretøjer samt en undersøgelse af støvpåvirkningen fra metalstøv/ ruststøv.

Et enkelt høringssvar påpeger, at der ikke er redegjort for støjen i Kanalbyen. Det har ført til at der er gennemført supplerende støjberegninger i Kanalbyen.

I et par af høringssvarene gives der udtryk for, at det er unødvendigt at måle højden på de afskærmende skrotstakke, og i et enkelt høringssvar suppleres med en bemærkning om at omkostningen ved at vende skibene ikke skal ses som ubetydelig.

Resume af forvaltningens bemærkninger til høringssvar

Virksomhedens daglige drift giver ikke anledning til overskridelser af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Overskridelserne forekommer alene, når der er skibsanløb og skyldes udelukkende støj fra skibets hjælpemotor.

Med den nye miljøgodkendelse stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemaskineri. Der har ikke tidligere været krav om, at forvaltningen skulle stille vilkår for støj fra skibe, men med en klagenævnsafgørelse fra 2023 blev reglerne skærpet, og forvaltningen skal derfor fastsætte støjgrænser for skibsstøj. Klagenævnet kræver ikke, at støjen fra skibes hjælpemaskineri skal overholde de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj, men forvaltningen skal i en vurdering af, om der skal fastsættes særskilte støjgrænser for skibsstøj, herved også tage særligt hensyn til, at der i praksis er begrænsede muligheder for at nedbringe støjen fra skibe.

Derfor har forvaltningen i den nye miljøgodkendelse indarbejdet støjvilkår for skibsstøj. Forvaltningen har med udgangspunkt i de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj udfordret virksomheden i forhold til, hvad der i praksis kan gøres for at nedbringe støjen. Støjberegninger viser, at støjen reduceres væsentligt når hjælpemotoren vender væk fra byen, hvilket af naboerne vil kunne opleves som en væsentlig reduktion af støjen i forhold til nu.

Der stilles derfor krav i miljøgodkendelsen om, at alle skibe skal ligge til kaj så hjælpemotoren vender væk fra byen. Dette krav gælder alle skibe tilknyttet virksomheden i forbindelse med lastning eller losning af skrot. Godkendelsen ligger ikke op til, at virksomheden kan udlade at vende et skib under særlige forhold.

Den nye miljøgodkendelse giver således ikke anledning til øget støj, men tværtimod, så stilles der nu krav til støj fra skibet, som vil betyde mindre støj. Når alle skibe vendes, således hjælpemotoren vender væk fra byen, vil der fremadrettet være et lavere støjniveau end hidtil.

De vejledende støjgrænser overholdes imidlertid ikke alle steder, og derfor stilles der vilkår om, at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere.

I nogle af høringssvarene omtales de sundhedsmæssige risici ved øget støj. Da Styrelsen for Patientsikkerhed er myndighed i forhold til hvorvidt støj er sundhedsskadelig, har forvaltningen anmodet Styrelsen om en udtalelse. I udtalelsen fra Styrelsen for Patientsikkerhed henviser WHO til nogle støjniveauer relateret til transportstøj. Skibsstøj er virksomhedsstøj, som reguleres forskelligt fra transportstøj. Styrelsen for Patientsikkerhed har mundtligt udtalt til forvaltningen, at der ikke findes litteratur der kan understøtte en udtalelse om sundhedsmæssige gener forbundet ved virksomhedsstøj. Styrelsen har på den baggrund ikke kunnet lave en konkret vurdering af den sundhedsmæssige betydning af støjniveauerne i den konkrete sag.

Når den endelige miljøgodkendelse er meddelt, bliver afgørelsen offentliggjort i Elboblandet (husstandsomdelt avis), og her kan alle klageberettigede klage over afgørelsen til Miljø- og Fødevarerklagenævnet. Afgørelsen vil indeholde en klagevejledning.

Hvidbog

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
1	10/12-24 Kathrine & Flemming Andersen		
	<i>Hermed sendes vores kommentarer ifbm. partshøring til Bradals Produkthandel.</i> <i>Meget kort: som husejer i det berørte område er vi naturligvis ikke interesseret i yderligere støjgener og kan derfor ikke støtte en miljøgodkendelse til en virksomhed som overskrider de vejledende støjgrænser.</i> <i>Mvh Kathrine & Flemming Andersen</i> <i>Sanddalparken 5</i> <i>7000 Fredericia</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. Jf. nævnsafgørelse fra 2023 truffet af Miljø- og Fødevareklagenævnet skal miljøgodkendelsen afdække den samlede støj fra virksomheden, hvilket som noget nyt medfører, at støj fra skibe relateret til virksomheden skal medregnes. Der har således ikke været krav om vilkår for skibsstøj tidligere. Nævnet udtaler, at kommunen skal vurdere muligheden for at fastsætte særskilte støjgrænser for støjen fra hjælpemaskineriet, og at kommunen her skal tage hensyn til, at der er begrænsede muligheder for at nedbringe støj fra skibes hjælpemotor. Nævnet kræver ikke, at støj fra skibenes hjælpemotor skal overholde de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj. Men nævnet kræver, at kommunen oplyser om støjniveauet og at der så vidt muligt støjdæmpes, så meget som det er praktisk muligt.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
			Støjberegninger for virksomhedens støjbidrag i omgivelserne viser, at støjen fra skibene kan reduceres væsentligt ved at skibene vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om en specifik retningsorientering af skibet når det ligger ved kaj, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t.
2	11/12-24 Mona Sørensen		
	<i>Jeg skriver på vegne af min farmor Ruth Johansen, som er beboer på Othello Fredericia.</i> <i>Jeg synes det er foruroligende, hvis man kan acceptere forhold som øger støjniveauet på plejehjem, hvor man ofte har brug for ekstra ro. Såfremt dette bliver en aktualitet, vil jeg foreslå at man så laver nogle tiltag for at sikre at de svage borgere ikke lider overlast på nogen måde på baggrund af dette.</i> <i>Jeg håber på at dette er tænkt ind, da der er tale om en kommunalt plejehjem, som kommunen er ansvarlig for.</i> <i>Hilsen Mona Sørensen</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Den vejledende støjgrænse for plejecenteret Othello vurderes at være overholdt ved plejecenterets udendørs opholdsarealer, på alle tider af døgnet. De vejledende støjgrænser for aften- og natperioden overskrides på plejecenterets facade, og er udfor 5. sal beregnet til at være 1 dB(A) hhv. 1,8 dB(A) over støjgrænsen om aftenen hhv. natten. Overskridelserne opstår når der er skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. Der er beregnet i det punkt på facaden, hvor det vurderes at støjen er værst. En forøgelse af støjen op til ca. 2 dB(A) er generelt svær at høre med det menneskelige øre. For at forøgelsen skal kunne opleves som en hørbar ændring, skal den være mindst 3 dB(A). Ifølge opgørelsen fremgår, at der er tale om 110 støjbelastede beboere på plejehjemmet. Det skal hertil bemærkes, at de 110 beboere er et total antal beboere på plejehjemmet. Men reelt er det alene lejligheder/værelser der har facade med retning mod havnen som er berørt, hvorfor det totale antal af støjbelastede

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
			beboere, som belastes af støj op til 1,8 dB(A) over støjgrænsen, må formodes at være lavere.
3	16/12-24 Mirza Mutilovic		
	<i>Vi er en familie på fem der bor på Grundvigsvej 16 , 7000 Fredericia. Vi er meget generet af støjen fra havnen samt har det også meget svært at sove om natten når de er i gang med lastning samt andet da vores soveværelser er vendt mod havnen og er på anden sal. Det er de skærende og bragende høje lyde samt brummen der er det værste og den skærer lige i øret. Vi har flere gange oplevet at ungerne kommer ind på værelset midt om natten bange fordi de er blevet vækket af støjen. Jeg håber virkelig at det stopper og at de bygger en slags støjvæg omkring det område.</i> <i>Med venlig hilsen</i> <i>Mirza Mutilovic</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. Ind- og udskibning kan foregå alle dage om dagen og aftenen mellem kl. 7 og kl. 22. Om natten mellem kl. 22 og kl. 7 er der ikke aktiviteter, heller ikke ind- eller udskibningsaktiviteter på pladsen. Imidlertid vil der være støj fra skibets hjælpemotor om natten, når der er skibsanløb. Støj fra skibets hjælpemotor er en konstant støjkilde. De støjgener der opleves om natten som skærende og bragende lyde må derfor hidrøre fra andre aktiviteter. Det vil vi følge op på sammen med havnen.
4	17/12-24 Dan Byssing Hansen		
	<i>Indledning:</i> <i>Undertegnede gør herved indsigelse mod den foreslåede miljøgodkendelse til Bradals Produkthandel ApS, da virksomhedens aktiviteter vurderes at</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	være til betydelig gene for nærområdet. Indsigelsen er baseret på en række forhold, som tilsammen gør det klart, at en sådan godkendelse vil være uforenelig med både områdets rekreative værdi og beboernes lovmæssige rettigheder til at bo i et miljø fri for unødige støjgener og værdiforringelse af deres ejendomme. Kritiske forhold: 1. Forringelse af områdets rekreative værdi: Området omkring Sanddalparken og stranden er defineret som et rekreativt område, hvilket forpligter kommunen til at sikre, at aktiviteter i nærheden ikke underminerer dette formål. Ifølge støjmålinger og dokumentation vil virksomhedens aktiviteter resultere i støjniveauer, som gør det umuligt for borgere og besøgende at benytte området til dets tiltænkte formål. Dette udgør et brud på proportionalitetsprincippet og den kommunale forpligtelse til at beskytte borgernes adgang til grønne områder. Som nabo til havneområdet og beboer i et område, der også benyttes af strandgæster, lystbådehavn og andre rekreative brugere, gør jeg hermed stærk indsigelse mod miljøgodkendelsen til Bradals Produkthandel ApS. De støjgener, som virksomhedens aktiviteter allerede forårsager, er uacceptable og uforenelige med områdets funktion og værdier.		betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Jf. kommuneplan 2021-2033 og Byplanvedtægt nr. 1 "For et område af Erritsø Kommune" er stranden ved Sanddal udlagt som en del af boligområdet med samme støjgrænser som for boliger. Miljøgodkendelsen indeholder en proportionalitetsbetragtning i forhold til støj på baggrund af en teknisk og økonomisk redegørelse. Støjberegninger for virksomhedens støjbidrag i omgivelserne viser, at støjen fra skibene kan reduceres væsentligt ved at skibene vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. Kommunen har vurderet, at virksomhedens omkostning ved at vende alle skibe, står rimeligt i forhold til den opnåede støjdæmpning, som er op til 19 dB. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om, at skibet vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t. Selvom skibene vendes, overholdes de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj imidlertid ikke, for så vidt angår støj fra skibenes hjælpemotor. Derfor stilles der i miljøgodkendelsen krav om, at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere.
	2. Uacceptable støjgener – også indendørs: Det fremgår af miljøgodkendelsens dokumentation, at virksomhedens aktiviteter kan finde sted op til 50 gange årligt og over flere sammenhængende dage. Dette medfører et støjniveau, der overstiger		Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Miljøstyrelsens vejledende grænser for både dag og natstøj. Støjen på virker ikke alene udendørs ophold, men trænger også ind i boligerne, selv med lukkede vinduer og døre. Dette gør det umuligt for beboerne at opretholde et acceptabelt indendørs miljø, hvilket kan udgøre en krænkelse af retten til privatliv og familieliv, jf. artikel 8 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.</i>		Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. Jf. nævnsafgørelse fra 2023 truffet af Miljø- og Fødevareklagenævnet skal miljøgodkendelsen afdække den samlede støj fra virksomheden, hvilket som noget nyt medfører, at støj fra skibe relateret til virksomheden skal medregnes. Der har således ikke været krav om vilkår for skibsstøj tidligere. Nævnet udtaler, at kommunen skal vurdere muligheden for at fastsætte særskilte støjgrænser for støjen fra hjælpemaskineriet, og at kommunen her skal tage hensyn til, at der er begrænsede muligheder for at nedbringe støj fra skibes hjælpemotor. Nævnet kræver ikke, at støj fra skibenes hjælpemotor skal overholde de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj. Men nævnet kræver, at kommunen oplyser om støjniveauet og at der så vidt muligt støjdæmpes, så meget som det er praktisk muligt. Miljøgodkendelsen fastsætter vilkår for støjbidrag fra den enkelte virksomhed i omliggende områder. Miljøgodkendelsen skal ikke beskrive eller fastlægge støjgrænser indendørs i boliger.
	<i>3. Værdiforringelse af ejendomme:</i> <i>Den vedvarende støjbelastning og virksomhedens tunge industriaktivitet vil medføre en væsentlig reduktion af værdien af de omkringliggende ejendomme. Dette kan betragtes som en de facto ekspropriation, hvor borgerne lider økonomisk tab uden kompensation. En sådan konsekvens bør vurderes nøje, idet det strider mod princippet om, at administrative indgreb ikke må medføre uforholdsmæssige økonomiske tab for borgerne.</i>		Miljøbeskyttelsesloven indeholder ikke hjemmel til at kræve at virksomheden kompenserer, eller at kommunen skal give kompensation, hvis virksomhedens etablering og påvirkning af omgivelserne vil medføre en værdiforringelse af de omliggende ejendomme.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	Kommunens tilladelse til denne virksomhed medfører, at naboernes ejendomsinvesteringer mister værdi, hvilket er urimeligt og uansvarligt.		
	4. Sundhedsmæssige risici: Styrelsen for Patientsikkerhed har dokumenteret, at støj over 50 dB om dagen og 40 dB om natten medfører alvorlige sundhedsmæssige risici, herunder forhøjet blodtryk, søvnforstyrrelser og stress. Kommunens tilladelse til aktiviteter, der gentagne gange overskrider disse grænser, udgør en risiko for beboernes helbred og trivsel. Dette kan fortolkes som en tilsidesættelse af kommunens pligt til at sikre borgernes sundhed og sikkerhed. Kommunen risikerer at udsætte borgerne for helbredsmæssige konsekvenser ved at tillade en virksomhed, som ikke overholder disse anbefalinger.		Styrelsen for Patientsikkerhed har ikke udtalt sig konkret om helbredseffekterne ved lempede støjgrænser for virksomhedsstøj, eller forholdt sig til den konkrete sag. Styrelsens udtalelse er baseret på transportstøj. Støj fra skibets hjælpemotor kan sammenlignes med virksomhedsstøj som reguleres forskelligt fra transportstøj. Styrelsen har mundtligt udtalt til kommunen, at der ikke findes litteratur der kan understøtte en udtalelse vedrørende de sundhedsmæssige gener ved virksomhedsstøj. Styrelsen har på den baggrund ikke kunnet lave en konkret vurdering af den sundhedsmæssige betydning af støjniveauerne i den konkrete sag.
	5. Manglende hensyn til lokalbefolkningen samt støjberegning: Støj fra virksomheder samt infrastruktur på kommunens område er allerede ekstremt støjbelastende med stor bevågenhed i den lokale presse, med henvisning til udvidede aktiviteter på havnes containerterminal og olieterminal, Standvejen, støjgener fra motorvej E45 samt Lillebæltsbro mf., hvilket iøvrigt også er et lokalpolitisk varmt emne. Kommunen vil med godkendelse af yderligere støjgener og industriel aktiviteter bidrage til det totale lydtryksgener i Fredericia by og specielt området omkring Sanddalstrand vil blive yderligere belastet. Jeg stiller spørgsmål ved, om der er taget højde for det totale lydtryk fra skibes hjælpemotorer, de udvidede aktiviteter på containerhavn samt lydbølgeresonanser der på havets overflade fungerer som en reflektor og forstærker lyde gennem refleksion og forplanter sig over lange afstande. Eks. logaritmisk addition af 45 db med 55 db = 57,4 db, hvor en fordobling af lydes effekt (intensitet) svarer til en stigning på 3dB, hvorfor dette sammen med lydbølgeresonans er yders vigtigt. Det er uforståeligt, at kommunen vælger at prioritere en virksomhed med tung og støjende industri frem for de mange familier, lystbådehavnes medlemmer, badegæster og turister, der		Miljøgodkendelsen forholder sig til virksomhedens drift på den pågældende lokalitet, og deraf følgende miljøbelastning efter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser. I en miljøgodkendelse skal man ikke forholde sig til det samlede støjbidrag fra alle aktiviteter i området, men alene den konkrete virksomheds påvirkning af omgivelserne.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>bor og bruger området. Dette er et klart brud på kommunens ansvar for at beskytte borgernes livskvalitet og helbred.</i>		
	6. Overholdelse af allerede gældende regler: <i>Jeg kan ved fotodokumentation dokumentere at Bredahl ikke lever op til allerede eksisterende regler til skibes indretning & støjreducerende tiltag, beskrevet i miljøgodkendelsen under "Afskærmende foranstaltninger". Her er beskrevet at der under udskibning, skal skibets åbneluger have en afskærmende effekt. Lugerne skal være lydabsorberende. Det absorberende materiale skal være af lydaosorptionsklasse C. Denne ikke eksisterende lydreducerende foranstaltning, er den eneste for det sydlige området mod Sanddalparken/sanddalstrand. Herved fejler Bredahl allerede med egenkontrol jf. afsnit 40 i miljøgodkendelsen og overholder ikke de støjreducerende tiltag mod området ved Sanddalstrand. Vi har oplevet ekstrem støj fra Bredahl aktiviteter på havnen der langt overskrider allerede gældende støjgrænser og ser derfor den teoretiske lydberegning/godkendelse som meget teoretisk og ikke et udtryk for fysiske støjbelastning i området. Der henvises iøvrigt til støjklager fra undertegnes husstand samt allerede modtagne støjklager mod Bredahl aktiviteter. Jeg mener derfor at de støjreducerende tiltag mod området syd for Bredahls aktiviteter ikke er tilstrækkelige i miljøgodkendelsen.</i>	BRADAL: Dokumentationen for den omtalte udskibning var desværre ikke fyldestgørende. Det sikres inden næste udskibning, at dokumentationen er brugbar. Fredericia Shipping og ADP's medarbejdere instrueres af undertegnede, på stedet.	Der tilføjes krav i miljøgodkendelsen om, at virksomheden ved ind- og udskibning skal dokumentere kontrollen med støjdæmpende foranstaltninger i driftsjournalen. Dokumentation kan f.eks. være et foto der viser, at de støjabsorberende foranstaltninger er til stede under ind- og udskibningen.
	7. Begrænset høring og utilstrækkelig inddragelse: <i>Det er yderst kritisabelt, at kommunen har valgt at sende høringen til en begrænset gruppe af de berørte borgere, når det klart fremgår, at støjen fra virksomheden rækker langt ud over de direkte naboejendomme. Områdets mange rekreative brugere, herunder lystbåde havnens medlemmer samt beboere, hvis ejendomme ligger længere væk, herunder på den anden side af vandet, oplever også betydelige støjgener, men har ikke fået mulighed for at fremsætte indsigelser samt lystbådehavnens mange brugere. Dette underminerer den demokratiske proces og udelukker relevante synspunkter fra andre berørte borgere.</i>		Fredericia Kommune har indenfor forvaltningslovens bestemmelser partshørt de naboer, hvor støjniveauet fra skibets hjælpemotor ligger over de vejledende støjgrænser. De naboer hvis ejendom, ligger udenfor de områder der påvirkes af støj over de vejledende støjgrænser, vurderes ikke at være en part i sagen, hvorfor disse ikke er en del af partshøringen. Når den endelige miljøgodkendelse er meddelt, bliver afgørelsen offentliggjort i Elboblandet (husstandsomdelt avis), og her kan alle klageberettigede klage over afgørelsen til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelsen vil indeholde en klagevejledning.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	8. Anmodning om afvisning af miljøgodkendelsen: På baggrund af ovenstående argumenter anmodes Fredericia Kommune om at afslå miljøgodkendelsen og overveje en omplacering af virksomheden til et industriområde, hvor dens aktiviteter ikke vil på virke borgernes livskvalitet og helbred. Afslutning: Kommunens primære opgave er at beskytte borgernes rettigheder og fremme et sundt og trygt miljø. Jeg opfordrer derfor kommunen til at tage ansvar for områdets fremtid og afslå godkendelsen af denne miljøskadelige aktivitet. Med venlig hilsen, Dan Byssing Hansen Sanddalparken 13.		Klagenævnet har afgjort, at miljøgodkendelsen også skal omfatte skibsstøj, og det er det den nye miljøgodkendelse udvides med. Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om en specifik retningsorientering af skibet når det ligger ved kaj, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t. For skibsstøj er der stillet særskilte støjgrænser, og der er krav om at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere. Det er på den baggrund forvaltningens vurdering, at miljøgodkendelsen forholder sig til klagenævnets afgørelse, og at aktiviteten kan drives på stedet, når vilkårene i miljøgodkendelsen overholdes.
5	17/12-24 Lone Ahrentoft Hansen		
	Som forlængelse til vores telefonssamtale sender jeg herved min indsigelse. Som jeg nævnte i telefonen ville jeg prøve opsøge nogle af de beboere i området som også er berørt - men har ikke fundet mange hjemme (sikkert pga juletravlhed) - men det skal siges at dem jeg talte med ikke havde været opmærksom på brevet - da det også virkede ret uoverskueligt med så mange sider at skulle gennemgå samt kort frist - hvilket er urimeligt		Fristen skal sættes i forhold til de oplysninger der høres om, altså omfanget og kompleksiteten af dem. Forvaltningen har vurderet en høringsperiode på 14 dage som en rimelig frist i den pågældende sag.
	Indledning:		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Undertegnede gør herved indsigelse mod den foreslåede miljøgodkendelse til Bradals Produkthandel ApS, da virksomhedens aktiviteter vurderes at være til betydelig gene for nærområdet. Indsigelsen er baseret på en række forhold, som tilsammen gør det klart, at en sådan godkendelse vil være uforenelig med både områdets rekreative værdi og beboernes lovmæssige rettigheder til at bo i et miljø fri for unødige støjgener og værdiforringelse af deres ejendomme.</i> <i>Kritiske forhold:</i> <i>1. Forringelse af områdets rekreative værdi:</i> <i>Området omkring Sanddalparken og stranden er defineret som et rekreativt område, hvilket forpligter kommunen til at sikre, at aktiviteter i nærheden ikke underminerer dette formål. Ifølge støjmålinger og dokumentation vil virksomhedens aktiviteter resultere i støjniveauer, som gør det umuligt for borgere og besøgende at benytte området til dets tiltænkte formål. Dette udgør et brud på proportionalitetsprincippet og den kommunale forpligtelse til at beskytte borgernes adgang til grønne områder.</i>		betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Jf. kommuneplan 2021-2033 og Byplanvedtægt nr. 1 "For et område af Erritsø Kommune" er stranden ved Sanddal udlagt som en del af boligområdet med samme støjgrænser som for boliger. Miljøgodkendelsen indeholder en proportionalitetsbetragtning i forhold til støj på baggrund af en teknisk og økonomisk redegørelse. Støjberegninger for virksomhedens støjbidrag i omgivelserne viser, at støjen fra skibene kan reduceres væsentligt ved at skibene vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. Kommunen har vurderet, at virksomhedens omkostning ved at vende alle skibe, står rimeligt i forhold til den opnåede støjdæmpning, som er op til 19 dB. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om, at skibet vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t. Selvom skibene vendes, overholdes de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj imidlertid ikke, for så vidt angår støj fra skibenes hjælpemotor. Derfor stilles der i miljøgodkendelsen krav om, at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere.
	<i>2. Uacceptable støjgener – også indendørs:</i> <i>Det fremgår af miljøgodkendelsens dokumentation, at virksomhedens aktiviteter kan finde sted op til 50 gange årligt og over flere sammenhængende dage. Dette medfører et støjniveau, der overstiger</i>		Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Miljøstyrelsens vejledende grænser for både dag og natstøj. Støjen på virker ikke alene udendørs ophold, men trænger også ind i boligerne, selv med lukkede vinduer og døre. Dette gør det umuligt for beboerne at opretholde et acceptabelt indendørs miljø, hvilket kan udgøre en krænkelse af retten til privatliv og familieliv, jf. artikel 8 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.</i>		Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. Jf. nævnsafgørelse fra 2023 truffet af Miljø- og Fødevareklagenævnet skal miljøgodkendelsen afdække den samlede støj fra virksomheden, hvilket som noget nyt medfører, at støj fra skibe relateret til virksomheden skal medregnes. Der har således ikke været krav om vilkår for skibsstøj tidligere. Nævnet udtaler, at kommunen skal vurdere muligheden for at fastsætte særskilte støjgrænser for støjen fra hjælpemaskineriet, og at kommunen her skal tage hensyn til, at der er begrænsede muligheder for at nedbringe støj fra skibes hjælpemotor. Nævnet kræver ikke, at støj fra skibenes hjælpemotor skal overholde de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj. Men nævnet kræver, at kommunen oplyser om støjniveauet og at der så vidt muligt støjdæmpes, så meget som det er praktisk muligt. Miljøgodkendelsen fastsætter vilkår for støjbidrag fra den enkelte virksomhed i omliggende områder. Miljøgodkendelsen skal ikke beskrive eller fastlægge støjgrænser indendørs i boliger.
	<i>3. Værdiforringelse af ejendomme:</i> <i>Den vedvarende støjbelastning og virksomhedens tunge industriaktivitet vil medføre en væsentlig reduktion af værdien af de omkringliggende ejendomme. Dette kan betragtes som en de facto ekspropriation, hvor borgerne lider økonomisk tab uden kompensation. En sådan konsekvens bør vurderes nøje, idet det strider mod princippet om, at administrative indgreb ikke må medføre uforholdsmæssige økonomiske tab for borgerne.</i>		Miljøbeskyttelsesloven indeholder ikke hjemmel til at kræve at virksomheden kompenserer, eller at kommunen skal give kompensation, hvis virksomhedens etablering og påvirkning af omgivelserne vil medføre en værdiforringelse af de omliggende ejendomme.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>4. Sundhedsmæssige risici:</i> <i>Styrelsen for Patientsikkerhed har dokumenteret, at støj over 50 dB om dagen og 40 dB om natten medfører alvorlige sundhedsmæssige risici, herunder forhøjet blodtryk, søvnforstyrrelser og stress. Kommunens tilladelse til aktiviteter, der gentagne gange overskrider disse grænser, udgør en risiko for beboernes helbred og trivsel. Dette kan fortolkes som en tilsidesættelse af kommunens pligt til at sikre borgernes sundhed og sikkerhed.</i>		Styrelsen for Patientsikkerhed har ikke udtalt sig konkret om helbredseffekterne ved lempede støjgrænser for virksomhedsstøj, eller forholdt sig til den konkrete sag. Styrelsens udtalelse er baseret på transportstøj. Støj fra skibets hjælpemotor kan sammenlignes med virksomhedsstøj som reguleres forskelligt fra transportstøj. Styrelsen har mundtligt udtalt til kommunen, at der ikke findes litteratur der kan understøtte en udtalelse vedrørende de sundhedsmæssige gener ved virksomhedsstøj. Styrelsen har på den baggrund ikke kunnet lave en konkret vurdering af den sundhedsmæssige betydning af støjniveauerne i den konkrete sag.
	<i>5. Begrænset høring og utilstrækkelig inddragelse:</i> <i>Det er yderst kritisabelt, at kommunen har valgt at sende høringen til en begrænset gruppe af de berørte borgere, når det klart fremgår, at støjen fra virksomheden rækker langt ud over de direkte naboejendomme. Mange beboere, hvis ejendomme ligger længere væk, herunder på den anden side af vandet, oplever også betydelige støjgener, men har ikke fået mulighed for at fremsætte indsigelser. Dette underminerer den demokratiske proces og udelukker relevante synspunkter fra andre berørte borgere.</i>		Fredericia Kommune har indenfor forvaltningslovens bestemmelser partshørt de naboer, hvor støjniveauet fra skibets hjælpemotor ligger over de vejledende støjgrænser. De naboer hvis ejendom, ligger udenfor de områder der påvirkes af støj over de vejledende støjgrænser vurderes ikke at være en part i sagen, hvorfor disse ikke er en del af partshøringen. Når den endelige miljøgodkendelse er meddelt, bliver afgørelsen offentliggjort i Elboblandet (husstandsomdelt avis), og her kan alle klageberettigede klage over afgørelsen til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelsen vil indeholde en klagevejledning.
	<i>6. Anmodning om afvisning af miljøgodkendelsen:</i> <i>På baggrund af ovenstående argumenter anmodes Fredericia Kommune om at afslå miljøgodkendelsen og overveje en omplacering af virksomheden til et industriområde, hvor dens aktiviteter ikke vil på virke borgernes livskvalitet og helbred.</i>		Klagenævnet har afgjort, at miljøgodkendelsen også skal omfatte skibsstøj, og det er det den nye miljøgodkendelse udvides med. Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Afslutning:</i> <i>Kommunens primære opgave er at beskytte borgernes rettigheder og fremme et sundt og trygt miljø. Jeg opfordrer derfor kommunen til at tage ansvar for områdets fremtid og afslå godkendelsen af denne miljøskadelige aktivitet.</i> <i>Med venlig hilsen,</i> <i>Lone Ahrentoft Hansen</i> <i>Sanddalparken 13</i> <i>7000 Fredericia</i>		Her har virksomheden indsendt dokumentation for at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om en specifik retningsorientering af skibet når det ligger ved kaj, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t. For skibsstøj er der stillet særskilte støjgrænser, og der er krav om at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere. Det er på den baggrund forvaltningens vurdering, miljøgodkendelsen forholder sig til klagenævnets afgørelse, og at aktiviteten kan drives på stedet, når vilkårene i miljøgodkendelsen overholdes.
6	17/12-24 Kanalbyen i Fredericia		
	<i>I forlængelse af dagens skrivelser bl.a. på frdb.dk, har jeg fået adgang til det materiale der er udsendt til Partshøring dateret d. 6. december.</i> <i>Kanalbyen forstår ikke, hvorfor vi som udgangspunkt ikke er orienteret herom, og finder det dybt beklageligt at vi trods flere møder ikke har fået oplysningerne direkte.</i> <i>Der holdes løbende koordineringsmøder, hvor aftalen er at alt der skal orienteres om relevante oplysninger, der vedrører Kanalbyen. Kanalbyen er endvidere bekymret for, om en dispensation fra støjkravet til skibsstøj, kan danne præcedens for fremtidige miljøgodkendelser.</i> <i>Betyder det at skibsstøjen ikke længere skal regnes med, trods entydig anbefaling fra Styrelsen for Patientsikkerhed.</i>		Forvaltningen er enig med Kanalbyen. Forvaltningen har derfor bedt om yderligere oplysninger vedr. støjudbredelsen i forhold til Kanalbyen, også i flere beregningshøjder.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Vi har på grund af det sene tidspunkt ikke nået at se det hele igennem, men vi har foreløbigt en bemærkning.</i> <i>Som betingelse nr. 31 gør det gældende at;</i> <i>Støjgrænserne jf. vilkår 28, 29 og 30 skal overholdes ved alle positioner i det pågældende område i 1,5 meter over terræn, også i skel. For bygninger med mere end én etage, skal støjgrænserne også overholdes ved det mest støjbelastede punkt på vinduer og altaner på bygningsfacaden samt evt. tagterrasser.</i> <i>Der er ikke lavet et referencepunkt i Kanalbyen. Ved Esplanaden kan vi opføre op til 6 etage. Hvordan ser støjbilledet ud her i højderne?</i> <i>Vi vil opfordre til, at der laves et referencepunkt på Esplanaden der viser støjudbredelsen her.</i> <i>Ligeledes vil det være ønskværdigt at der for eksisterende bebyggelse på Skibsbroen/Toldkammeret og Fisketorvet vises støjudbredelsen for hver etage.</i> <i>Ser frem til at høre fra dig.</i> <i>Med venlig hilsen / Kind regards</i> <i>Peter Kirketoft</i> <i>Projektdirektør, Kanalbyen</i>		
7	18/12-24 Seva		
	<i>Tak for høringsbrevet.</i> <i>På vegne af mig og min familie som bor på adressen, gøres der indsigelse mod miljøgodkendelsen i vedlagte brev.</i> <i>Indsigelsen bunder i de sundhedsskadelige konsekvenser som virksomhedsstøj påfører os og som adskillige rapporter og forskning har bevist kan gøre os alvorligt syge. I værste fald betyder støjen at vi må flytte.</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Styrelsen for Patientsikkerhed har ikke udtalt sig konkret om helbredseffekterne ved lempede støjgrænser for virksomhedsstøj, eller forholdt sig til den konkrete sag.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
			Styrelsens udtalelse er baseret på transportstøj. Støj fra skibets hjælpemotor kan sammenlignes med virksomhedsstøj som reguleres forskelligt fra transportstøj. Styrelsen har mundtligt udtalt til kommunen, at der ikke findes litteratur der kan understøtte en udtalelse vedrørende de sundhedsmæssige gener ved virksomhedsstøj. Styrelsen har på den baggrund ikke kunnet lave en konkret vurdering af den sundhedsmæssige betydning af støjniveauerne.
	<i>Derfor gør vi selvfølgelig indsigelse.</i> <i>Denne virksomhed forventer 50 x anløb årligt, men er jo ikke en ø. Os beboer er omgivet af adskillige bynære industrivirksomheder i havneområdet, der alle er kilder til sundhedsskadelig støj.</i> <i>Har du spørgsmål til indsigelsen, er du velkommen til at kontakte mig på telefon XXXXXXXX.</i> <i>Mvh Seva og hele Frederik 3.s Vej 36.</i>		Miljøgodkendelsen forholder sig til virksomhedens drift på den pågældende lokalitet, og deraf følgende miljøbelastning efter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser. I en miljøgodkendelse skal man ikke forholde sig til det samlede støjbidrag fra alle aktiviteter i området, men alene virksomhedens påvirkning af omgivelserne.
8	18/12-24 Gert Aage Wagnholt		
	<i>Indsigelse om etablering af omlastingsplads til jern- og metalskrot på kaj 22 hos Bradals Produkthandel Aps, Centerhavnsvej 12, 7000 Fredericia</i> <i>Jeg, undertegnede, er meget bekymret over det støjniveau i vil udsætte plejehjemmet Othello, Herfordparken 1 for.</i> <i>jeg og andre beboere, der er skrøbelige i forvejen vil blive udsat for et støjstres dag og nat ud over det sædvanlige</i> <i>Styrelsen for Patientsikkerhed fortæller jo også at dette vil medføre en stor en stor risiko for Hjertekar-sygdomme</i> <i>Em risiko der gælder næsten samtlige beboere for OTHELLOS ældre</i> <i>Da denne høring sikkert vil ende med en etablering af dette firmas støjende adfærd og en stigende dødsrate på Othello. Har jeg et par forslag.</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Den vejledende støjgrænse for plejecenteret Othello vurderes at være overholdt ved plejecenterets udendørs opholdsarealer, på alle tider af døgnet. Den vejledende støjgrænse overskrides på plejecenterets facade, og er udfor 5. sal beregnet til at være 1 dB(A) hhv. 1,8 dB(A) over støjgrænsen om aftenen hhv. natten. Overskridelserne opstår når der er skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>OPRETTELSE af en støjmur. Jo tættere på støjkilden jo lavere skal den i princippet være.</i> <i>Ergo skal Bradals etablere støjturen på sin grund.</i> <i>2 Evakuering af OTHellos beboere og nedlæggelse af samme</i> <i>Med støjløs hilsen</i> <i>Gert Aage Wagnholt</i> <i>Herfordparken 1,2-1 7000 Fredericia</i>		Der er beregnet i det punkt på facaden, hvor det vurderes at støjen er værst. En forøgelse af støjen op til ca. 2 dB er generelt svær at høre med det menneskelige øre. For at forøgelsen skal kunne opleves som en hørbar ændring, skal den være mindst 3 dB. Ifølge opgørelsen fremgår, at der er tale om 110 støjbelastede beboere på plejehjemmet. Det skal hertil bemærkes, at de 110 beboere er et total antal beboere på plejehjemmet. Men reelt er det alene lejligheder/værelser der har facade med retning mod havnen som er berørt, hvorfor det totale antal af støjbelastede beboere, som belastes af støj op til 1,8 dB(A) over støjgrænsen, må formodes at være lavere.
9	18/12-24 Bitten Martens & Peter Martens		
	<i>Vi har modtaget udkastet til miljøgodkendelse af omlastningsplads til jern- og metalskrot på kaj 22 og fremsender i den forbindelse vores indsigelse.</i> <i>Det er dybt kritisabelt, at kommunen så meget som overvejer, at give godkendelse til overskridelse af de gældende støjregler - og så i det omfang og under de meget favorable vilkår. Det kan simpelthen ikke være rigtigt, at der kan gives tilladelse til sådanne aktiviteter, og hvor de private borgers helbred og ve og vel tilsidesættes. Her følger en række betragtninger:</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil.
	<i>1) Støjgrænserne forventes overskredet i flg. omfang: Overskridelse i 75 til 220 dage om året dvs i 21% - 60% af af tiden - hele året rundt. Dette vil naturligt være til ekstrem stor gene og direkte usundt for berørte borgere - herunder os selv. Og så i op imod 60% af tiden - det er helt urimeligt.</i>		Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. Jf. nævnsafgørelse fra 2023 truffet af Miljø- og Fødevareklagenævnet skal miljøgodkendelsen afdække den samlede støj fra virksomheden, hvilket som noget nyt medfører, at støj fra skibe relateret til virksomheden skal medregnes.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
			Der har således ikke været krav om vilkår for skibsstøj tidligere. Nævnet udtaler, at kommunen skal vurdere muligheden for at fastsætte særskilte støjgrænser for støjen fra hjælpemaskineriet, og at kommunen her skal tage hensyn til, at der er begrænsede muligheder for at nedbringe støj fra skibes hjælpemotor. Nævnet kræver ikke, at støj fra skibenes hjælpemotor skal overholde de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj. Men nævnet kræver, at kommunen oplyser om støjniveauet og at der så vidt muligt støjdæmpes, så meget som det er praktisk muligt. Støjberegninger for virksomhedens støjbidrag i omgivelserne viser, at støjen fra skibene kan reduceres væsentligt ved at skibene vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om en specifik retningsorientering af skibet når det ligger ved kaj, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t.
	2) Den øgede støj vil højst sandsynligt påvirke boligens fremtidige værdi negativt. Er der undersøgt evt erstatninger mv.?		Miljøbeskyttelsesloven indeholder ikke hjemmel til at kræve at virksomheden kompenserer, eller at kommunen skal give kompensation, hvis virksomhedens etablering og påvirkning af omgivelserne vil medføre en værdiforringelse af de omliggende ejendomme.
	3) Den øgede støj vil give et mere usundt nærmiljø med fysiske følgevirkninger.		Styrelsen for Patientsikkerhed har ikke udtalt sig konkret om helbredseffekterne ved lempede støjgrænser for virksomhedsstøj, eller forholdt sig til den konkrete sag. Styrelsens udtalelse er baseret på transportstøj. Støj fra skibets hjælpemotor kan sammenlignes med virksomhedsstøj som reguleres forskelligt fra transportstøj. Styrelsen har mundtligt udtalt til kommunen, at der ikke findes litteratur der kan

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
			understøtte en udtalelse vedrørende de sundhedsmæssige gener ved virksomhedsstøj. Styrelsen har på den baggrund ikke kunnet lave en konkret vurdering af den sundhedsmæssige betydning af støjniveauerne i den konkrete sag.
	4) Undersøgelsen tager ikke højde for vindretning. Når vinden går mod kysten, øges støjen mærkbart og tallene og overskridelserne vil stige signifikant. Bemærk at en forøgelse af blot 5 dB(A) vil opleves som en markant øgning.	SWECO: Beregningerne følger Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder", hvilket vil sige, at der regnes med svag medvind mod referencepunktet, ved lufttemperatur på 15° og relativ luftfugtighed på 70%. (Dvs. alle referencepunkter er regnet efter disse forhold)	Ingen bemærkninger.
	5) Når skrot håndteres giver det til tider meget høje generende "skrald" som kan høres betydeligt længere væk end angiver i undersøgelsen. Bemærk da, at disse høje skrald forekommer hyppigt og gentagne gange under læs- og losning (ved håndtering).	SWECO: Jf. gældende lovgivning er referenceperioden for støj på hverdage 8 timer i perioden kl.07-18 og 1 time i perioden kl. 18-22. Dvs., at der godt kan forekomme enkelthændelser i støjbilledet som er højere end støjgrænsen, og kan høres på større afstand, men middelstøjen på disse afstande vil være lavere end de beregnede værdier i de mest støjbelastede referencepunkter. Selv om en støjgrænse er overholdt, er det ikke	Ingen bemærkninger.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
		ensbetydende med at virksomheden ikke kan høres.	
	6) "Fredericia Kommune vurderer, at aktiviteten kan drives på stedet uden at påføre omgivelserne forurening, som er uforenelig med omgivelsernes sårbarhed og kvalitet, når efterfølgende vilkår overholdes". Dette står i stærk kontrast til den foretagne undersøgelse, som netop påpeger en række overskridelser - og bemærk i særdeleshed hyppigheden af de fremtidige overskridelser (se pkt. 1)		Det skal ses i lyset af klagenævnets afgørelse som nævnes under pkt. 1). Klagenævnet udtaler, at kommunen skal vurdere muligheden for at fastsætte støjgrænser for støjen fra hjælpemaskineriet, idet kommunen herved skal tage særligt hensyn til, at der er begrænsede muligheder for at nedbringe støj fra skibes hjælpemotor.
	7) pkt 8.2 i undersøgelsen: Der i alle tilfælde observeret enkelte bump og raslelyde af materiale, der lægges på stak, fra hændelser på Bradals område. Lydene vurderes ikke at have en styrke eller karakter, der udløser impulstillæg. Se også pkt 5. Der forekommer ofte høje belastende bump og skrald ved skrothåndteringen - dette skal belyses meget mere indtrængende.	SWECO: Jf. Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5 1984 "ekstern støj fra virksomheder", skal tydeligt hørbare impulser vurderes subjektivt. Citat fra Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5 1984 "ekstern støj fra virksomheder": "Tillæg på grund af tydeligt hørbare impulser gives i dag alene på grundlag af en subjektiv vurdering, idet der ikke foreligger en almindelig anerkendt objektiv målemetode, der kan danne basis for afgørelse af, om et tillæg skal gives. Der findes heller ikke almindeligt anerkendte retningslinier for, hvor hyppigt impulserne skal optræde, for at der skal gives et tillæg"	Ingen bemærkninger.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	8) Støj fra skibet alene medfører en støjbelastning ved nærmeste bolig på ca. 47 dB(A) hele døgnet, når det ligger til kaj. Det svarer til en overskridelse af de vejledende støjgrænser på ca. 12 dB(A) for natperioden, ca. 7 dB(A) for aftenperioden og ca. 2 dB(A) for dagsperioden. Det fremstår useriøst at trods disse kendgerninger, alligevel at vil godtage overskridelserne. Trods forebyggende foranstaltninger af Bradal, kan grænserne ikke overholdes.		Det fremgår af Klagenævnets afgørelse, at skibsstøj skal indgå i den samlede støj fra virksomheden., se i øvrigt svar under punkt 6. Miljøgodkendelsen indeholder en proportionalitetsbetragtning i forhold til støj på baggrund af en teknisk og økonomisk redegørelse. Støjberegninger for virksomhedens støjbidrag i omgivelserne viser, at støjen fra skibene kan reduceres væsentligt ved at skibene vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. Kommunen har vurderet, at virksomhedens omkostning ved at vende alle skibe, står rimeligt i forhold til den opnåede støjdæmpning, som er op til 19 dB. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om, at skibet vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t. Selvom skibene vendes, overholdes de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj imidlertid ikke, for så vidt angår støj fra skibenes hjælpemotor. Derfor stilles der i miljøgodkendelsen krav om, at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere.
	9) Forebyggende foranstaltninger til støjreduktion: 1) og 2) Placering af skib med agterenden mod Lillebælt. Den første løsning med landstrøm er afvist af ADP. Den anden løsning medfører en del ekstraomkostninger for Bradal, hvorfor Fredericia Kommune tilsyneladende har til hensigt at give dispensation til IKKE at vende skibene i nogle tilfælde. At sætte profit over borgernes helbred, virker simpelthen totalt hensynsløst og er naturligt fuldstændigt uacceptabelt. Det kan ikke være Fredericias Kommunes opgave at sikre øget økonomisk optimering og gevinst til et privat firma, på basis af overskridelse af gældende regler. Bradal kender udemærket mulighederne	ADP: ADP kan fortsat ikke støtte en løsning med landstrøm. Der er ikke standarder for bulkskibe. Standard i AFIR forordningen for enkelte typer skibe, herunder	I miljøgodkendelsen stilles der krav om, at skibe skal vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen. Dette krav gælder alle skibe tilknyttet omlastningspladsen i forbindelse med lastning eller losning af skrot. Godkendelsen ligger ikke op til, at virksomheden kan udlade at vende et skib under særlige forhold. Det er på baggrund af ADP's bemærkning, forvaltningens opfattelse, at selvom ADP etablerede landstrøm, vil der ikke

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>her - de kan blot anvende lidt mindre skibe (som de i forvejen også gør) - men det er klart at jo større skibe og nyttelast - jo større økonomisk gevinst. Selvfølgelig skal kommunen forlange at alle skibe vendes for at minimere gener og overskridelser. Hvis skibet er for stort til dette kan lade sig gøre - kan de IKKE anløbe Fredericia (Bradal må de blot anvende andet skib eller anden passende havn).</i>	containerskibe og ro/ro-skibe, træder i kraft 31/12-2029. ADP er i gang med at kunne levere landstrøm efter de standarder der indføres.	være EU-krav om at skibene skal kunne koble sig på landstrøm.
	<i>10) Til trods for foranstaltningerne omtalt i pkt 9 - bemærkes det at støjen fra skibene stadig overskrider grænserne.</i>		Nævnet kræver ikke, at støj fra skibenes hjælpemotor skal overholde de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj. Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men tværtimod, så stilles der nu krav til støj fra skibet, som vil betyde mindre støj. Se svar udfor pkt. 1), 6), 8) og 9).
	<i>11) Af Miljøstyrelsens supplement til støjvejledningen, fremgår at der ved vurdering af tillæg til de vejledende grænseværdier, bør lægges særlig vægt på at begrænse eller helt undgå et tillæg i natperioden.</i> <i>Styrelsen for Patientsikkerhed anfører, at støj om natten/aftenen vil have større effekter på søvnen, og kan være stærkere associeret til hjerte-kar-sygdomme, end støj i løbet af dagen. Styrelsen for Patientsikkerhed anbefaler, at støj over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser nedbringes mest muligt, med særlig fokus på at nedbringe støj om natten og om aftenen. De henviser til, at den tilgængelige samlede evidens bl.a. peger på, at støj om natten/aften over 40 dB(A) kan medføre forøget risiko for alvorlige helbredseffekter.</i>		Se svar udfor pkt. 3).
	<i>Med disse betragtninger, er vi uforstående over, at kommunen overvejer at give dispensation og således tillade at grænserne overskrides. Ikke desto mindre vil kommunen enddog tillade Bradal IKKE at minimere overskridelserne (selv om det er muligt ved at forlange alle skibe vendt rundt), da det medfører øgede omkostninger for virksomheden. Det kan jo ikke være nogen overraskelse at miljørigtige løsninger har en del omkostninger (kommunen vil f.eks aldrig tillade Skærbæk værket at undlade</i>		Se svar udfor pkt. 9).

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>at rense røgen (DeNOx) selv det var billigere ikke at gøre det). Tænk på jeres borgeres ve og vel.</i> <i>På basis af fremsendte materiale samt ovenstående bemærkninger (som ikke er uddybende), gør vi hermed indsigelse imod den påtænkte miljøgodkendelse.</i> <i>Med venlig hilsen</i> <i>Bitten Martens & Peter Martens</i> <i>Sanddalparken 7A</i> <i>DK-7000 Fredericia</i>		
10	19/12-24 Esben Spangsege		
	<i>Tak for høringsbrevet.</i> <i>På vegne af mig og min familie, som bor på Frederik 3.s Vej 36, gøres der indsigelse mod miljøgodkendelsen i vedlagte brev.</i> <i>Indsigelsen bunder i de sundhedsskadelige konsekvenser som virksomhedsstøj påfører os og som adskillige rapporter og forskning har bevist kan gøre os alvorligt syge.</i> <i>Derfor gør vi selvfølgelig indsigelse.</i>		Styrelsen for Patientsikkerhed har ikke udtalt sig konkret om helbredseffekterne ved lempede støjgrænser for virksomhedsstøj, eller forholdt sig til den konkrete sag. Styrelsens udtalelse er baseret på transportstøj. Støj fra skibets hjælpemotor kan sammenlignes med virksomhedsstøj som reguleres forskelligt fra transportstøj. Styrelsen har mundtligt udtalt til kommunen, at der ikke findes litteratur der kan understøtte en udtalelse vedrørende de sundhedsmæssige gener ved virksomhedsstøj. Styrelsen har på den baggrund ikke kunnet lave en konkret vurdering af den sundhedsmæssige betydning af støjniveauerne i den konkrete sag.
	<i>Denne virksomhed forventer 50 x anløb årligt, men er jo ikke en ø. Os beboere er omgivet af adskillige bynære industrivirksomheder i havneområdet, der alle er kilder til sundhedsskadelig støj.</i>		Miljøgodkendelsen forholder sig til virksomhedens drift på den pågældende lokalitet, og deraf følgende miljøbelastning efter miljøbeskyttelseslovens bestemmelser. I en miljøgodkendelse skal man ikke forholde sig til det samlede støjbidrag fra alle aktiviteter i området, men alene den konkrete virksomheds påvirkning af omgivelserne.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Jeg synes det ville klæde kommunen at man i sådanne høringsbreve klædte borgerne ordentligt på med relevant information såsom:</i> <i>• Den økonomiske gevinst som kommunen (og den enkelte borger) får ud af, at give en særlig tilladelse til at en virksomhed må larme så meget at det generer borgerne</i> <i>• Videnskabelige resultater, der viser de sundhedsskadelige konsekvenser for borgere for den slags støj som virksomheden søger om tilladelse til</i> <i>• Samfundsudgift til sundhedsvæsenet, økonomisk understøttelse, tabt arbejdsfortjeneste mm., som de sundhedsskadelige konsekvenser påfører samfundet, som resultat af den ekstra støj</i> <i>Det er jo den slags information, som kommunen må hente fra den virksomhed, som ønsker tilladelsen til at larme i det offentlige rum for i første omgang at vurdere, hvorvidt en godkendelse giver mening. Så det bør ikke være nogen særlig administrativ byrde for kommunen at kondensere den information, som byrådet har fået stillet til rådighed til en form, som også giver mening for borgerne. Den form er i øvrigt ikke rapporter på 79 side :) I de vedhæftede rapporter kan jeg ikke finde nogen af de oplysninger jeg efterspørger ovenfor.</i> <i>Har du spørgsmål til indsigelsen, er du velkommen til at kontakte mig på telefon XXXXXXXX</i> <i>Mvh</i> <i>Esben Spangsege</i>		Miljøgodkendelsen er baseret på gældende lovgivning, dvs. Miljøstyrelsens vejledninger og bekendtgørelser, som er udarbejdet på baggrund af forskellige betragtninger, herunder videnskabelige undersøgelser og sundhedsmæssige konsekvenser.
11	19/12-24 Carsten Jochumsen		
	<i>Jeg bor Sanddalparken 1 ved sandal strand og jeg kan på ingen måde godkende yderlige udvidelser af Bradals Produkthandel på havne .</i>		Støvemission benævnes også som diffus emission. Miljøgodkendelsen stiller i vilkår 15 krav i forhold til diffuse emissioner, som er et standardvilkår fastsat i overensstemmelse med standardvilkårsbekendtgørelsen.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Fordi det lamer og støver med rust støv helt hen til os og en udvigelse vil kun gøre det værre.allerrede nu er det for meget larm samt rust støv.</i>		Det fremgår af Miljøstyrelsens vejledning nr. 71 af 11. november 2024 "Luftvejledningen", at støvemissioner fra diffuse kilder alene reguleres af krav til indretning og drift samt ubestemte ulempevilkår som fx: "Virksomheden må ikke give anledning til støvgener uden for virksomhedens område, som efter tilsynsmyndighedens opfattelse er væsentlige for omgivelserne.", og ikke af emissionsgrænseværdier og immissionsgrænseværdier (B-værdier). B-værdien er bl.a. fastsat på baggrund af sundhedsmæssige vurderinger. Såfremt emissionen vurderes at være væsentlig, skal virksomheden træffe foranstaltninger til imødegåelse af støvgener. Det reguleres ved vilkår nr. 16 i miljøgodkendelsen. Force Technology har i notat af 24. april 2019 foretaget en vurdering af muligheden for, at skrot håndtering i Centerhavnen (ved Bradals skrothåndteringsplads) kan give anledning til støvnedfald i lystbådehavnen. Force konkluderer følgende; "Erfaringer med målinger af støvnedfald omkring kulbunker viser, at partikler > 30-50 µm vil sedimentere hurtigt og typisk inden for en radius på 500 meter. Rustpartikler, som er dannet på jernoverflader, er i litteraturen angivet til at have en størrelsesorden på 500 µm og antages at kunne blive findelt til en størrelsesorden på ned til 50 µm. Så store rustpartikler vil – pga. den relativt høje vægtfylde - falde ned inden for få hundrede meter. Det vurderes på denne baggrund at være usandsynligt, at rustpartikler fra Centerhavnen i Fredericia kan transporteres 850 meter til lystbådehavnen selv i de få situationer, hvor vindhastighederne er større end normale (ca. 5% af tiden er der mere end 11 m/s", Undersøgelsen foretaget af FORCE, er baseret på en vurdering af om støvemissioner fra håndtering af skrot vil kunne give anledning til rustpletter på både, placeret i lystbådehavnen. Der

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
			er ikke tale om vurdering af støvemissionernes sundhedsmæssige konsekvenser.
	<i>Indledning:</i> <i>Undertegnede gør herved indsigelse mod den foreslåede miljøgodkendelse til Bradals Produkthandel ApS, da virksomhedens aktiviteter vurderes at være til betydelig gene for nærområdet. Indsigelsen er baseret på en række forhold, som tilsammen gør det klart, at en sådan godkendelse vil være uforenelig med både områdets rekreative værdi og beboernes lovmæssige rettigheder til at bo i et miljø fri for unødige støjgener og værdiforringelse af deres ejendomme.</i> <i>Kritiske forhold:</i> <i>1. Forringelse af områdets rekreative værdi:</i> <i>Området omkring Sanddalparken og stranden er defineret som et rekreativt område, hvilket forpligter kommunen til at sikre, at aktiviteter i nærheden ikke underminerer dette formål. Ifølge støjmålinger og dokumentation vil virksomhedens aktiviteter resultere i støjniveauer, som gør det umuligt for borgere og besøgende at benytte området til dets tiltænkte formål. Dette udgør et brud på proportionalitetsprincippet og den kommunale forpligtelse til at beskytte borgernes adgang til grønne områder.</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Jf. kommuneplan 2021-2033 og Byplanvedtægt nr. 1 "For et område af Erritsø Kommune" er stranden ved Sanddal udlagt som en del af boligområdet med samme støjgrænser som for boliger. Miljøgodkendelsen indeholder en proportionalitetsbetragtning i forhold til støj på baggrund af en teknisk og økonomisk redegørelse. Støjberegninger for virksomhedens støjbidrag i omgivelserne viser, at støjen fra skibene kan reduceres væsentligt ved at skibene vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. Kommunen har vurderet, at virksomhedens omkostning ved at vende alle skibe, står rimeligt i forhold til den opnåede støjdæmpning, som er op til 19 dB. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om, at skibet vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t. Selvom skibene vendes overholdes de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj imidlertid ikke, for så vidt angår støj fra skibenes hjælpemotor. Derfor stilles der i miljøgodkendelsen krav om, at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>2. Uacceptable støjgener også indendørs:</i> <i>Det fremgår af miljøgodkendelsens dokumentation, at virksomhedens aktiviteter kan finde sted op til 50 gange årligt og over flere sammenhængende dage. Dette medfører et støjniveau, der overstiger Miljøstyrelsens vejledende grænser for både dag- og natstøj. Støjen påvirker ikke alene udendørs ophold, men trænger også ind i boligerne, selv med lukkede vinduer og døre. Dette gør det umuligt for beboerne at opretholde et acceptabelt indendørs miljø, hvilket kan udgøre en krænkelse af retten til privatliv og familieliv, jf. artikel 8 i Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.</i>		Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. Jf. nævnsafgørelse fra 2023 truffet af Miljø- og Fødevareklagenævnet, skal miljøgodkendelsen afdække den samlede støj fra virksomheden, hvilket som noget nyt medfører, at støj fra skibe relateret til virksomheden skal medregnes. Der har således ikke været krav om vilkår for skibsstøj tidligere. Nævnet udtaler, at kommunen skal vurdere muligheden for at fastsætte særskilte støjgrænser for støjen fra hjælpemaskineriet, og at kommunen her skal tage hensyn til, at der er begrænsede muligheder for at nedbringe støj fra skibes hjælpemotor. Nævnet kræver ikke, at støj fra skibenes hjælpemotor skal overholde de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj. Men nævnet kræver, at kommunen oplyser om støjniveauet og at der så vidt muligt støjdæmpes, så meget som det er praktisk muligt. Miljøgodkendelsen fastsætter vilkår for støjbidrag fra den enkelte virksomhed i omliggende områder. Miljøgodkendelsen skal ikke beskrive eller fastlægge støjgrænser indendørs i boliger.
	<i>3. Værdiforringelse af ejendomme:</i> <i>Den vedvarende støjbelastning og virksomhedens tunge industriaktivitet vil medføre en væsentlig reduktion af værdien af de omkringliggende ejendomme. Dette kan betragtes som en de facto ekspropriation, hvor</i>		Miljøbeskyttelsesloven indeholder ikke hjemmel til at kræve at virksomheden kompenserer, eller at kommunen skal give kompensation, hvis virksomhedens etablering og påvirkning af

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>borgerne lider økonomisk tab uden kompensation. En sådan konsekvens bør vurderes nøje, idet det strider mod princippet om, at administrative indgreb ikke må medføre uforholdsmæssige økonomiske tab for borgerne.</i>		omgivelserne vil medføre en værdiforringelse af de omliggende ejendomme.
	4. Sundhedsmæssige risici: <i>Styrelsen for Patientsikkerhed har dokumenteret, at støj over 50 dB om dagen og 40 dB om natten medfører alvorlige sundhedsmæssige risici, herunder forhøjet blodtryk, søvnforstyrrelser og stress. Kommunens tilladelse til aktiviteter, der gentagne gange overskrider disse grænser, udgør en risiko for beboernes helbred og trivsel. Dette kan fortolkes som en tilsidesættelse af kommunens pligt til at sikre borgernes sundhed og sikkerhed.</i>		Styrelsen for Patientsikkerhed har ikke udtalt sig konkret om helbredseffekterne ved lempede støjgrænser for virksomhedsstøj, eller forholdt sig til den konkrete sag. Styrelsens udtalelse er baseret på transportstøj. Støj fra skibets hjælpemotor kan sammenlignes med virksomhedsstøj som reguleres forskelligt fra transportstøj. Styrelsen har mundtligt udtalt til kommunen, at der ikke findes litteratur der kan understøtte en udtalelse vedrørende de sundhedsmæssige gener ved virksomhedsstøj. Styrelsen har på den baggrund ikke kunnet lave en konkret vurdering af den sundhedsmæssige betydning af støjniveauerne i den konkrete sag.
	5. Begrænset høring og utilstrækkelig inddragelse: <i>Det er yderst kritisabelt, at kommunen har valgt at sende høringen til en begrænset gruppe af de berørte borgere, når det klart fremgår, at støjen fra virksomheden rækker langt ud over de direkte naboejendomme. Mange beboere, hvis ejendomme ligger længere væk, herunder på den anden side af vandet, oplever også betydelige støjgener, men har ikke fået mulighed for at fremsætte indsigelser. Dette underminerer den demokratiske proces og udelukker relevante synspunkter fra andre berørte borgere.</i>		Fredericia Kommune har indenfor forvaltningslovens bestemmelser partshørt de naboer, hvor støjniveauet fra skibets hjælpemotor ligger over de vejledende støjgrænser. De naboer hvis ejendom ligger udenfor de områder, der påvirkes af støj over de vejledende støjgrænser, vurderes ikke at være en part i sagen, hvorfor disse ikke er en del af partshøringen. Når den endelige miljøgodkendelse er meddelt, bliver afgørelsen offentliggjort i Elboblandet (husstandsomdelt avis), og her kan alle klageberettigede klage over afgørelsen til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelsen vil indeholde en klagevejledning.
	6. Anmodning om afvisning af miljøgodkendelsen: <i>På baggrund af ovenstående argumenter anmodes Fredericia Kommune om at afslå miljøgodkendelsen og overveje en omplacering af virksomheden til</i>		Klagenævnet har afgjort, at miljøgodkendelsen også skal omfatte skibsstøj, og det er det nye miljøgodkendelse udvides med.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>et industriområde, hvor dens aktiviteter ikke vil påvirke borgernes livskvalitet og helbred.</i> <i>Afslutning:</i> <i>Kommunens primære opgave er at beskytte borgernes rettigheder og fremme et sundt og trygt miljø. Jeg opfordrer derfor kommunen till at tage ansvar for områdets fremtid og afslå godkendelsen af denne miljøskadelige aktivitet.</i> <i>Med venlig hilsen,</i> <i>Carsten Jochumsen</i> <i>Sandalparken 1</i>		Virksomhedens daglige drift, herunder modtagelse og opstakning af skrot på pladsen, overholder de vejledende støjgrænser. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om en specifik retningsorientering af skibet når det ligger ved kaj, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t. For skibsstøj er der stillet særskilte støjgrænser, og der er krav om at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere. Det er på den baggrund forvaltningens vurdering, at miljøgodkendelsen forholder sig til klagenævnets afgørelse, og at aktiviteten kan drives på stedet, når vilkårene i miljøgodkendelsen overholdes.
12	19/12-24 Annelie Nguyen Jensen		
	<i>Jeg bor på Oldenborggade 1B, st. th. og jeg kan kun bekræfte at støjniveauet er korrekt dernede.</i> <i>Der er nogle aftner/nætter hvor de kommer til kaj, sent om natten hvor dette kan høres og også tidligt om morgenen.</i> <i>Jeg er godt klar over, at støj vil altid være dernede fra, men om morgenen, aftenen samt natten burde dette ikke være et tilfælde.</i> <i>Tak for tilsendte bilag mv. og for at gøre os i zonen mere opmærksomme på dette.</i> <i>Med venlig hilsen</i> <i>Annelie Nguyen Jensen</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor. Ind- og udskibning kan foregå alle dage om dagen og aftenen mellem kl. 7 og kl. 22.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
			Om natten mellem kl. 22 og kl. 7 er der ikke aktiviteter, heller ikke ind- eller udskibningsaktiviteter på pladsen. Imidlertid vil der være støj fra skibets hjælpemotor om natten, når der er skibsanløb. Støj fra skibets hjælpemotor er en konstant støjkilde. De støjgener der opleves om natten må derfor hidrøre fra andre aktiviteter. Det vil vi følge op på sammen med havnen.
13	19/12-24 Birgit Andersen		
	<i>Jeg vil gerne indgive min indsigelse mod Bredahls aktiviteter på havnen i Fredericia</i> <i>Jeg har boet på Kampmannsvej siden slutningen af 1970 og har aldrig oplevet så meget støj fra havnen som de seneste år.</i> <i>Det er især de store brag og lange støjsekvenser - dette er ofte i forbindelse med at der ligger skib med skrotlast</i> <i>Jeg syntes det er for dårligt at Fredericia Kommune tillader dette og hvor andre byer ikke vil tillade sådanne gener for befolkningen. Jeg syntes at kunne erindre at en anden kommune - Kolding - i sin tid har afvist dette firma.</i> <i>Jeg bliver nervøs for vores område med skøn strand og skov - hvem vil i fremtiden bo her. Jeg har privat strand - men i sommers måtte jeg flere gange gå ind - da det støjede så meget at det ikke var nogen fornøjelse.</i> <i>Talte med nogle turister fra havnens autocampere som syntes det var så synd for vores område.</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Jeg syntes det er beklageligt at man gerne både vil have kæmpe industri og samtidig opkræve store ejendomsskatter af os som har valgt at bo ved vandet og er tætteste naboer.</i> <i>Og lige en indskydelse - området er en del af naturpark lillebælt - dette må da også have en betydning mht at man som kommune er forpligtet til en reduktion af støj og ikke det modsatte.</i>		I kommunens screeningsafgørelse for om projektet medfører krav om miljøvurdering (VVM) af 20. december 2019 har kommunen bl.a. vurderet på påvirkningen af beskyttede naturtyper. Naturpark Lillebælt er ikke defineret som beskyttet natur, hvorfor denne ikke indgår. I Naturpark Lillebælt er fokus at formidle og anlægge faciliteter der understøtter kystnære oplevelser – og understøtte fokus på et godt marint miljø.
	<i>Jeg har ikke kunnet overskue at læse alle de dokumenter og håber at kommunen vil tale min sag mod støj, luft og vandforurening fra havnens aktiviteter</i> <i>Med venlig hilsen</i> <i>Birgit Andersen</i> <i>Kampmannsvej 7</i> <i>7000 Fredericia</i>		Der er stillet krav til emissioner fra luft, vand og støj i miljøgodkendelsen og i en særskilt tilslutningstilladelse.
14	19/12-24 Bitten Martens & Peter Martens		
	<i>Efter nærmere gennemgang af materialet, vil vi gerne indsende yderligere en indsigelse.</i> <i><u>Selve miljøredegørelsen medtager slet ikke udfordringer omkring luftforurening, som er en direkte konsekvens af de øgede antal skibsanløb og anden transport/håndtering.</u> Dette må betegnes som en stor mangel eller fejl. Området bør belyses og analyseres indgående ved en fuld VVM redegørelse medtagende alle elementer.</i> <i><u>Aktiviteterne på Fredericia havn bidrager i dag kraftigt til luftforeningen. En øgning af skibsanløbene, vil med sikkerhed have konsekvenser i form af øget forurening. Dette vil især påvirke forureningsniveauet for de omkringliggende boligområder. De påtænkte skibsanløb ifm Bradals</u></i>		Luftemissioner fra lastbiler og skibe reguleres af national-/ EU-lovgivning og international lovgivning. Der er for de danske farvande fastsat grænser for udledning af NO_x samt brændstoffets indhold af svovl. Med henvisning til Miljøstyrelsens vejledning nr. 71 af 11. november 2024 "Begrænsning af luftforurening fra virksomheder" fremgår af kapitel 1.3, at vejledningen ikke regulerer emissioner og immissioner fra skibe, herunder krydstogtskibe. Dette betyder, at der i forbindelse med vurderinger af emissioner til luften fra Bradal, ikke er grænseværdier for emissioner til luften, når disse sker som

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
aktiviteter vil medføre øget udledning af nævneværdige mængder NOx i tæt nærhed til beboelse, som blot ligger få hundrede meter fra havnerkajen. I tillæg vil de øgede mængde <u>tunge køretøjer til/fra havnen samt drift af kraner</u> også medvirke til øget støj- og luftforurening (i form af NOx) - disse skal også medregnes ! Det er et faktum, at den største kilde til NOx forurening stammer fra skibstrafikken. I Danske farvande alene er mængden af NOx fra skibe ca. 1,1 gang større end Danmarks samlede udledning (2015), og derfor er det interessant at have fokus på dette område, set ud fra et sundheds- og miljømæssigt synspunkt (ref. Miljøstyrelsen). NOx fremkommer ved forbrænding og er kilde til mange samfundsskadelige elementer. Her kan bl.a. nævnes: - Kræftfremkaldende - Syreregn - Jordnær ozon (skadelig for vegetation og mennesker) Kvælstofoxider: NOX kan omdannes til salpetersyre (HNO3) i atmosfæren og derved blive til syreregn, der bidrager til bl.a. skovdød. NOX øger dannelsen af jordnær sundhedsskadelig ozon. Samtidig omdannes en del NO til sundhedsskadelig NO2. Men NOX fra skibsfart bidrager hovedsageligt til helbredseffekter gennem skadelige sekundære partikler dannet gennem atmosfærekemiske reaktioner mellem NOX og andre forureningskomponenter (primært ammoniak og organiske stoffer). Endelig kan NOX afsættes i næringsfattige økosystemer, hvor kvælstof vil virke som gødning og derved ødelægge den unikke næringsfattige natur, der er hjemsted for en lang række af planetens sjældne dyr og planter. Svovldioxid: Udslippet af SO2 fra skibsfart i farvandene omkring Danmark er ca. 41.000 tons pr. år og derved fire gange større end udslippet fra alle landbaserede danske kilder tilsammen (2012). SO2 fra skibe medfører således en øgning			følge af drift af skibets motorer. Som følge heraf er der ikke foretaget vurderinger af disse emissioner. Støjemissioner fra køretøjer og kraner indgår i miljøgodkendelsen, så længe disse befinder sig indenfor virksomhedens areal.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
af sundhedsskadelige stoffer, der har negativ effekt på vores helbred. I atmosfæren omdannes en stor del af SO₂ fra skibenes røggas til sulfat (SO₄²⁻) f.eks. ved dannelsen af svovlsyre (H₂SO₄) i atmosfæren og derved syreregn, der bidrager til bl.a. skovdød. Desuden er SO₂ i sig selv en sundhedsskadelig gas. Men SO₂ fra skibsfart bidrager primært til helbredseffekter gennem sundhedsskadelige sekundære partikler dannet ved atmosfærekemiske reaktioner mellem SO₂ og andre forureningskomponenter (primært ammoniak og organiske stoffer).  Manøvre ved Fredericia havn  Manøvre ved Fredericia havn			

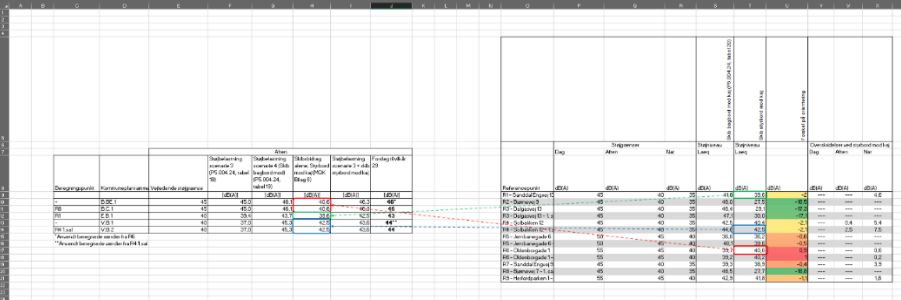
Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	 <i>Ro-ro skibet i drift ved kaj</i>		
	Skibsanløb/Landstrøm: <i>Når skibe ligger til kaj for at laste eller losse, kan miljøpåvirkningerne (øget NOx og støj) begrænses betydeligt ved anvendelse af landstrøm. ADP har afvist anvendelser heraf med henvisning til maglende standarder. Men det står i stærk kontrast til andre danske havne, som allerede tilbyder dette (og således bryster sig af en mere grøn profil). Disse havne er bl.a. Korsør, Esbjerg, Skagen og Aarhus - havne som Fredericia netop konkurrer imod. Og her kan man altså godt finde passende standarder ! Et benchmark på disse løsninger, virker som en umiddelbart overkommelig og virksom løsning.</i> <u>Ved at kræve anvendelse af landstrøm, vil påvirkningerne og miljøbelastningerne i form af både støj (fra hjælpemotor) samt NOx / CO2 udledninger begrænses kraftigt. Dette vil løse mange af udfordringerne, som hele denne høring omhandler.</u> Se iøvrigt 2 relevante artikler: Landstrøm deler vandene nord for Limfjorden soefart.dk	ADP: ADP kan fortsat ikke støtte en løsning med landstrøm. Der er ikke standarder for bulkskibe. Standard i AFIR forordningen for enkelte typer skibe, herunder containerskibe og ro/roskibe, træder i kraft 31/12-2029 ADP er i gang med at kunne levere landstrøm efter de standarder der indføres.	Det er på baggrund af ADP's bemærkning, forvaltningens opfattelse, at selvom ADP etablerede landstrøm, vil der ikke være EU-krav om at skibene skal kunne koble sig på landstrøm.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	Billig landstrøm får skibe til at slukke dieselmotorer i Skagen Havn kanalfrederikshavn.dk		
	<u>Ovenstående scenarier/betragtninger ønskes således fuldt belyst og analyseret i en ny redegørelse (fuld VVM).</u> <i>Vi håbe denne indsigelse, kan være medvirkende til en fortsat saglig dialog og proces, som i sidste ende kan føre til en for alle parter passende, acceptabel og miljørigtig løsning.</i> <i>Med venlig hilsen</i> <i>Bitten Martens & Peter Martens</i> <i>Sanddalparken 7A</i> <i>DK-7000 Fredericia</i>		Fredericia Kommune har d. 20. december 2019 truffet afgørelse om, at etablering af en plads til omladning af jernskrot ikke medfører pligt til udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport (VVM).
15	19/12-24 Bradals Produkthandel ApS		
	<i>Vi har gennemgået materialet og vil gerne komme med følgende bemærkninger:</i> <i>Vilkår 12: Skibe skal fortøjjes med styrbord mod kaj (agterenden mod Lillebælt)</i> <i>Vi mener ikke, at Fredericia Kommunes vurdering af den økonomiske påvirkning ved at vende skibet er korrekt, da en udgift i den oplyste størrelsesorden ikke blot påvirker den enkelte udskibning, men potentielt hele årets resultat. Når dette udregnes med de faktiske skibsanløb, stiger den procentuelle påvirkning markant. Virksomheden mener derfor ikke, at omkostningen skal ses som ubetydelig.</i> <i>Forklaring og generel afhjælpning:</i> <i>At vende skibet med hjælpemotoren vendt væk fra byen kan bidrage til at reducere støjen, og vi vil så vidt muligt imødekomme denne foranstaltning. Da det er chartrede skibe og ikke vores egne, der anløber Fredericia Havn,</i>		Miljøgodkendelsen indeholder en proportionalitetsbetragtning i forhold til støj på baggrund af en teknisk og økonomisk redegørelse. Støjberegninger for virksomhedens støjbidrag i omgivelserne viser, at støjen fra skibene kan reduceres væsentligt ved at skibene vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. Kommunen har vurderet at virksomhedens omkostning ved at vende alle skibe, står rimeligt i forhold til den opnåede støjdæmpning, som er op til 19 dB. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om, at skibet vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Da det er et krav i miljøgodkendelsen, at skibet skal vende med agterenden væk fra byen, vil det ikke være lovligt at fortøje et

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>kan vi ikke altid garantere, at det er muligt. Skibets størrelse – herunder længde – kan have afgørende betydning om, hvorvidt det er muligt at laste fra den ene side, og det samme gælder de konstruktive anordninger på skibe med kraner og andet, kan det være svært at laste skibet med krav om at gøre det i en fast retning.</i> <i>Vi vil dog til enhver tid forsøge at chartre skibe, hvor disse udfordringer undgås, så de støjreducerende foranstaltninger kan imødekommes.</i> <i>Virksomheden ønsker med bagrund i ovenstående, at der i særlige tilfælde er mulighed for at vende skibet.</i>		skib, der skal laste/losse skrot ved kaj udfor virksomhedens plads, med agterenden mod byen.
	<i>Vilkår 39: Registrering af højderne på støjafskærmende skrotstakke af driftsforhold</i> <i>Virksomheden ser det ikke nødvendigt at registrere stakhøjder to gange pr. dag. Højderne bekræftes allerede ved første registrering, og da registreringerne er tids-/ressourcetunge, ønskes unødige registreringer undladt.</i> <i>Ovenstående punkter medfører øgede omkostninger til håndtering af materiale og ventetid, hvilket på ingen måde er med til at styrke virksomhedens konkurrenceevne.</i> <i>Bemærkninger fra rådgiver</i> <i>Bradals Produkthandel har bedt SWEKO om at gennemgå udkastet. Disse bemærkninger er vedhæftet i fremsendte mail.</i> <i>Jeg står naturligvis til rådighed, hvis ovenstående ønskes uddybet.</i> <i>Med venlig hilsen</i> <i>Emil Kruse Bastrup</i> <i>Driftschef, Bradals Produkthandel ApS</i>		Skrotstakkene er en støjdæmpende foranstaltning i forhold til omboende ved ind- og udskibninger i aftenperioden. Højden skal derfor sikres overholdt af hensyn til skrotstakkenes støjafskærmende effekt.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger																																																																		
	Hermed en redegørelse over kommentar til vilkår 13 og 39, som I kan vedhæfte jeres kommentering af miljøgodkendelsen. Iht. rapportens situation 5, når der ligger skib til kaj, men ikke er andre aktiviteter, er skrotstakken ikke en forudsætning for den afrapporterede støjbelastning. Skrotstakkene har ingen indvirkning på støjbelastningen fra skib, da støjkilden for hjælpemaskiner er høj placeret. Nedenstående tabel viser beregningsresultater for situation 5, med og uden skrotbunken. Der ses ingen forskel på støjniveauerne i de to beregninger; man skal helt ned på 5. decimal for at kunne se en difference mellem de to beregninger. <table><tr><th>Situation 5 (P5.004.24)</th><th colspan="2">Støjbelastning med skrotbunke [dB(A)]</th><th colspan="2">Støjbelastning uden skrotbunke [dB(A)]</th><th>Difference [dB(A)]</th></tr><tr><th>Referencepunkt</th><th>Nat</th><th>Nat max</th><th>Nat</th><th>Nat max</th><th>Nat</th></tr><tr><td>R1 - Sanddal Engvej 13</td><td>41,6</td><td>43,6</td><td>41,6</td><td>43,6</td><td>0,00000</td></tr><tr><td>R2 - Bjørnevej 9</td><td>46,0</td><td>47,9</td><td>46,0</td><td>47,9</td><td>0,00000</td></tr><tr><td>R3 - Dalgasvej 13</td><td>46,4</td><td>48,3</td><td>46,4</td><td>48,3</td><td>0,00000</td></tr><tr><td>R3 - Dalgasvej 13 - 1. sal</td><td>47,1</td><td>49,0</td><td>47,1</td><td>49,0</td><td>0,00000</td></tr><tr><td>R4 - Solbakken 12</td><td>42,5</td><td>44,5</td><td>42,5</td><td>44,5</td><td>0,00000</td></tr><tr><td>R4 - Solbakken 12 - 1.sal</td><td>44,6</td><td>46,5</td><td>44,6</td><td>46,5</td><td>0,00000</td></tr><tr><td>R5 - Jernbanegade 6</td><td>36,8</td><td>38,7</td><td>36,8</td><td>38,7</td><td>0,00000</td></tr><tr><td>R5 - Jernbanegade 6 - 9. sal</td><td>40,1</td><td>42,0</td><td>40,1</td><td>42,0</td><td>0,00004</td></tr><tr><td>R6 - Oldenborggade 1</td><td>39,7</td><td>41,6</td><td>39,7</td><td>41,6</td><td>0,00000</td></tr></table>	Situation 5 (P5.004.24)	Støjbelastning med skrotbunke [dB(A)]		Støjbelastning uden skrotbunke [dB(A)]		Difference [dB(A)]	Referencepunkt	Nat	Nat max	Nat	Nat max	Nat	R1 - Sanddal Engvej 13	41,6	43,6	41,6	43,6	0,00000	R2 - Bjørnevej 9	46,0	47,9	46,0	47,9	0,00000	R3 - Dalgasvej 13	46,4	48,3	46,4	48,3	0,00000	R3 - Dalgasvej 13 - 1. sal	47,1	49,0	47,1	49,0	0,00000	R4 - Solbakken 12	42,5	44,5	42,5	44,5	0,00000	R4 - Solbakken 12 - 1.sal	44,6	46,5	44,6	46,5	0,00000	R5 - Jernbanegade 6	36,8	38,7	36,8	38,7	0,00000	R5 - Jernbanegade 6 - 9. sal	40,1	42,0	40,1	42,0	0,00004	R6 - Oldenborggade 1	39,7	41,6	39,7	41,6	0,00000	Bradal/Sweco: Ansøgningsmaterialet suppleres med støjdbredelseskort for scenarie 5 uden skrotstakke.	Af supplerende støjberegninger fremgår, at skrotstakke ikke har en støjdæmpende effekt på støjbelastningen fra skibets hjælpemaskineri i natperioden. På den baggrund tilrettes vilkår 13 og 39, så krav om støjafskærmende skrotstakke i natperioden kl. 22-7 fjernes fra vilkårene.
Situation 5 (P5.004.24)	Støjbelastning med skrotbunke [dB(A)]		Støjbelastning uden skrotbunke [dB(A)]		Difference [dB(A)]																																																																
Referencepunkt	Nat	Nat max	Nat	Nat max	Nat																																																																
R1 - Sanddal Engvej 13	41,6	43,6	41,6	43,6	0,00000																																																																
R2 - Bjørnevej 9	46,0	47,9	46,0	47,9	0,00000																																																																
R3 - Dalgasvej 13	46,4	48,3	46,4	48,3	0,00000																																																																
R3 - Dalgasvej 13 - 1. sal	47,1	49,0	47,1	49,0	0,00000																																																																
R4 - Solbakken 12	42,5	44,5	42,5	44,5	0,00000																																																																
R4 - Solbakken 12 - 1.sal	44,6	46,5	44,6	46,5	0,00000																																																																
R5 - Jernbanegade 6	36,8	38,7	36,8	38,7	0,00000																																																																
R5 - Jernbanegade 6 - 9. sal	40,1	42,0	40,1	42,0	0,00004																																																																
R6 - Oldenborggade 1	39,7	41,6	39,7	41,6	0,00000																																																																

Nr	Høringssvar						Bemærkninger fra Bradal/ADP		Forvaltningens bemærkninger	
	R6 - Oldenborggade 1 - 2. sal R7 - Sanddal Engvej 9 - 1.sal R8 - Bjørnevej 7 - 1. sal R9 - Herfordparken 1 - 5. sal	39,2	41,1	39,2	41,1	0,00000	0,0000			
	Iht. Miljøgodkendelsens vilkår 13 og , bør følgende sektion udgå: Ved skibsanløb alle dage kl. 22-7 skal der herudover sikres, at der er en støjafskærmende skrotstak i en højde på minimum 7 meter. Da ovenstående beregninger viser at skrotbunken ikke har indflydelse på resultaterne. Samme kommentar gælder vilkår 39. Med venlig hilsen Casper Bjerring Akustiker Sweco Danmark A/S Kolding									
	Som aftalt fremsender jeg vores beregninger med lidt flere detaljer. Bemærk nedenstående beregning er kun for aften-perioden.								Høringssvaret medfører, at de beregnede støjniveauer skal tilrettes mellem 0,4-0,8 dB for aftenperioden for aktiviteter der omhandler lastning og losning af skibe, opstakning af skrot samt støj fra skibets hjælpemotor.	

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	Resultaterne i kolonne I er logaritmisk sum af kolonnerne F og H. Resultaterne i kolonne G svarer til den logaritmiske sum af kolonnerne F og S.  Hvis I har spørgsmål, må skal i endelig kontakte os. Med venlig hilsen Casper Bjerring Akustiker Sweco Danmark A/S Kolding		Støjvilkår 29 tilrettes i aftenperioden for områderne B.C.1 og B.BE.1, V.B.1, V.B.2, E.B.1 og N.O11. Bilag 7 tilrettes ligeledes. En tilretning af vilkår 29 ændrer ikke på antallet af støjbelastede boliger, ligesom det ikke ændrer på vurderingerne i miljøgodkendelsen.
16	20/12-24 alle beboere på Solbakken		
	HØRINGSSVAR Bag dette høringssvar står et samlet Solbakken (alle modtagere af denne mail også): - Solbakken 1: Dennis Christoffer Bang Fick og Therese Cecilie Fohlmann (XXX) - Solbakken 2: Claus Møldrup og Nini Ravn (XXX)		Svar til høringssvaret fremgår af følgende afsnit.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	• Solbakken 4: Vibeke og Michael Jacobsen (XXX) • Solbakken 5: Trine Grann Jacobsen (XXX) • Solbakken 6: Volha Satsuk, Oleksandr Chornenkiy og Liudmyla (XXX) • Solbakken 7: Ib og Hanne Matthiesen (XXX) • Solbakken 8: Nicolai Jørgensen (XXX) • Solbakken 9: Vibeke og Bent Skov Andersen, Lasse Skov Andersen og Nanna Thygesen, Rita Mathiesen (XXX) • Solbakken 12: Tingting Chen og Zuqin Zhou (XXX) • Solbakken 14: Susanne, Alexander og Kasper Dueholm (XXX) • Solbakken 16: Erol Yücel, Ceren Yücel, Cem Yücel og Hülya Sulu (XXX) • Prangervej 27: Jan og Karin Gjødsbøl (XXX) <i>Generelt om "os"</i> <i>Vi er en blandet samling af familier på Solbakken der som bekendt er blandt de tætteste naboer til Fredericia Havn – kun 430 meter fra Bradal. Vi repræsenterer alle befolkningsgrupper og typer af familier – lige fra småbørnsfamilier til pensionister.</i> <i>Dette høringssvar handler ikke om at havnen skal lukke og slukke – overhovedet ikke. Alle anerkender vi havnen som nabo, og accepterer generelt også de gener man måske kan forvente med en placering som vores. Havnen tjener også mange gode formål som arbejdsplads, sponsor til byens klubber og foreninger mv.</i> <i>For os handler det om at vi på samme måde bliver respekteret og accepteret som indbyggere i Fredericia.</i> <i>Nedslag i/kommentarer til det fremsendte materiale i partshøringen</i>		
	<i>Hoveddokumentet som modtaget i e-boks d. 6. december (dokumentnr. 23-2359-70)</i> <i>Vi mener ikke at kommunen i sit brev er tydelig nok i:</i>		Ingen bemærkninger.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	- Hvor ofte vi reelt vil blive påvirket - Vi skal selv lave regnestykket (udskibning 120 dage, indskibning 100 dage – totalt 220 dage om året). Støjbelastningen vil altså være hovedreglen frem for undtagelsen.		
	- Hvad den øgede støj rent faktisk har af betydning - Man fortæller i brevet nærmest en solstrålehistorie om at man (nærmest) ikke kan høre forskellen. - Hvad man helt behændigt undlader at fortælle at forskellen faktisk har ødelæggende effekt på helbredet – for at opdage dette skal man helt om på side 33 i miljøreddegørelsen, eller bilag 85 og 86 som er udtalelsen fra Styrelsen for Patientsikkerhed.		Styrelsen for Patientsikkerhed har ikke udtalt sig konkret om helbredseffekterne ved lempede støjgrænser for virksomhedsstøj, eller forholdt sig til den konkrete sag. Styrelsens udtalelse er baseret på transportstøj. Støj fra skibets hjælpemotor kan sammenlignes med virksomhedsstøj, som reguleres forskelligt fra transportstøj. Styrelsen har mundtligt udtalt til kommunen, at der ikke findes litteratur der kan understøtte en udtalelse vedrørende de sundhedsmæssige gener ved virksomhedsstøj. Styrelsen har på den baggrund ikke kunnet lave en konkret vurdering af den sundhedsmæssige betydning af støjniveauerne i den konkrete sag.
	At dette faktum ikke belyses direkte i hovedbrevet kan betyde at modtageren ikke forstår alvoren i manøvren, og dermed ikke får sendt høringssvar		Følgerebrevet er vedlagt, for at orientere om hvorfor de som borgere bliver hørt om miljøgodkendelsen.
	Udkast til miljøreddegørelse (dokumentnr. 23-2359-12) - Indretning og Drift - Vilkår 12 (side 4) vedr. fortøjning af skibe så hjælpemotorerne vender væk fra byen og ud mod Lillebælt - Hvem skal tjekke at dette sker? - Vi kan af kommentaren fra virksomheden (på side 30) forstå at man tager forbehold for IKKE at kunne vende 2-3 skibe ud af de 15 årlige udskibninger. Det betyder at man reelt ikke lever op til vilkåret i helt op til 20% af gangene – svarende til ca. 44 dage. Yderligere kan vi forstå at det koster 20% af fortjenesten at vende et skib – og det giver jo ikke ligefrem Bradal incitament til at vende skibe mere end allerhøjest nødvendigt. - Hvem kan tjekke hvorvidt et skib kan vendes eller ej – vi mener ikke at tvivlen kan komme Bradal til gode – hertil vægter hensynet til vores nattero og helbred højere. Så må det være et krav at skibene der ankommer kan vendes.		I miljøgodkendelsen stilles der krav om, at skibet skal vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen. Dette krav gælder alle skibe tilknyttet omlastningspladsen i forbindelse med lastning eller losning af skrot. Godkendelsen ligger ikke op til, at virksomheden kan udlade at vende et skib under særlige forhold. Virksomheden er ansvarlige for at sikre, at de overholder vilkårene i miljøgodkendelsen, herunder at sikre at skibene fortøjes med agterenden væk fra byen. Forvaltningen fører tilsyn med overholdelse af vilkårene.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	• <i>Luftforurening – Vilkår 16 (side 4) vedr. sikring af at skrottet håndteres uden faldhøjde</i> ○ <i>Hvem tjekker dette?</i> ▪ <i>Tid er penge – og det tager tid at sænke grabben helt ned... der er intet incitament for Bradal til at sikre at skrottet ikke smides flere meter ned.</i> ○ <i>Helt udeladt fra afsnittet "Luftforurening" er hele udlednings-delen fra skibsmotorerne/hjælpemotorerne. Med et stigende antal skibe i havn, hvordan kan det så ikke være en del af miljøgodkendelsen?</i> ▪ <i>Skibenes motorer udleder NOx – og der er grænseværdier herfor også. Dette skal naturligvis måles og dokumenteres! NOx består af bl.a. af kvælstofoxid (NO) som reagerer med luften og bliver til syreregn, der selvsagt er skadelig for både miljø og mennesker. Ydermere består NOx af kvælstofoxid (NO2), en gasart som er ekstremt giftig for mennesker og eksponering over tid kan føre til alvorlige lungesygdomme.</i>		Jf. forvaltningens svar ovenfor er virksomheden ansvarlig for at sikre, at de overholder vilkårene i miljøgodkendelsen. Tilsynsmyndigheden fører tilsyn med overholdelse af vilkårene. Luftemissioner fra lastbiler og skibe reguleres af national-/EU-lovgivning og international lovgivning. Der er for de danske farvande fastsat grænser for udledning af NO_x samt brændstoffets indhold af svovl. Med henvisning til Miljøstyrelsens vejledning nr. 71 af 11. november 2024 "Begrænsning af luftforurening fra virksomheder" fremgår af kapitel 1.3 at vejledningen ikke regulerer emissioner og immissioner fra skibe, herunder krydstogtsskibe. Dette betyder, at der i forbindelse med vurderinger af emissioner til luften fra Bradal ikke er grænseværdier for emissioner til luften, når disse sker som følge af drift af skibets motorer. Som følge heraf, er der ikke foretaget vurderinger af disse emissioner.
	• <i>Støj – Vilkår 29 (side 7) vedr. støjgrænseværdier ved ind- og udskibning af skrot</i> ○ <i>I vilkåret står der ikke nævnt noget omkring håndteringen af de største stykker jern og metalskrot – også kaldet "10'er jern". I svar på klage skriver kommunen i mail d. 23. marts 2022, at man har været på tilsynsbesøg og kunne konstatere at denne type skrot "vurderes at bidrage til et øget støjbidrag". Denne type skrot måtte dengang ikke lastes udenfor tidsrummet 7-18. Dette må være en forglemmelse(?)</i>	BRADAL: Vi laster fortsat 10'er jernet som en del af vores 20'er fraktion. Og har gjort det siden jeg startede i 2022. Sker der ændringer på denne front, udføres der beregninger som understøtter dette. SWECO: Støjmålinger er udført i forbindelse med håndteringen af skrot, hvor det blev anført, at 10'er jernet var en del af 20'er-fraktionen. Disse data indgår i beregningerne.	På baggrund af svar fra virksomheden og dennes støjrådgiver, er det forvaltningens opfattelse, at 10'er jern ikke håndteres separat, men sammen med det øvrige skrot, hvilket er repræsenteret i de udførte støjmålinger og -beregninger.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	Vi finder det mærkværdigt at lastning og losning af skibene må forekomme helt frem til kl. 22:00 alle dage. Dette er den største støjkilde og af hensyn til beboerne bør dette begrænses til perioden fra kl. 07:00-18:00 på hverdage og 07:00-14:00 i weekenderne. Det er uudholdeligt at være udenfor i haven og på terrassen mens aktiviteterne foregår. Det er et mindre problem i vinterperioden, men om sommeren skal vi kunne bruge vores udearealer.		Der er redegjort for støjbidrag fra lastning/losning af skrot, og at dette kan ske alle dage indtil kl. 22, med overholdelse af støjgrænserne. I forhold til støj i haven, gælder støjgrænserne også ejendommens udendørs arealer.
	- Støj – Vilkår 31 (side 9) - Det bemærkes at støjgrænseværdierne skal overholdes i området 1,5 meter over terræn. Samtlige huse på Solbakken er fleretagers huse. Dette lader ikke til at være en del af modellen?	SWECO: Efter møde med Fredericia kommune er der tilføjet referencepunkter på 1.sal af de mest støjbelastede ejendomme. Resultaterne fremgår af P5.004.24 dateret 30.09.2024	Af vilkår 31 fremgår: For bygninger med mere end én etage, skal støjgrænserne også overholdes ved det mest støjbelastede punkt på vinduer og altaner på bygningsfacaden samt evt. tagterrasser. Bygninger med mere end én etage indgår i beregningsmodellen, og indgår ligeledes i vilkår i miljøgodkendelsen.
	- Miljøteknisk redegørelse – pkt. 13.4 Beliggenhed (side 18) - Vi ligger som nævnt meget tæt på Bradal – ca. 430 meter. Yderligere ligger vi højt – og det betyder at lyden arbejder/ruller sig op ad terrænet og rammer vores boliger. Er dette faktum taget med i udregningen?	SWECO: Beregningerne følger Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". Beregningsmetoden tager højde for terrænets variation og om underlaget er akustisk hårdt eller blødt. Der er udarbejdet en 3D model med terrændata udtrukket fra dataforsyningen.	Ingen bemærkninger.
	- Miljøteknisk vurdering – pkt. 14.1 Luftforurening og lugt – Kommunens vurdering (side 24) - Når vi læser FORCE Technologys vurdering af støvpåvirkningen bliver vi bekymret. I bilag 4 nævnes det at metalstøv/ruststøv kan		Støvemissioner der opstår fra en fladekilde som fx opstakning af skrot betragtes som en ikke kanalført emission til luften. En sådan emission benævnes som en diffus emission. Miljøgodkendelsens vilkår for diffuse emissioner er angivet i

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>findeles og komme ned i størrelser på 50 µm. Man skriver at partikler af så lille en størrelse forventes at falde ned/sendimentere indenfor en radius på 500 meter, og at det derfor er usandsynligt at partiklerne vil kunne nå Fredericia Lystbådehavn som ligger 850 meter væk.</i> <i>○ I miljøgodkendelsen tilgodeser kommunen ligeledes lystbådehavnen i sin vurdering – men man undlader også hér helt at nævne beboerne på Solbakken. Vi på Solbakken ligger UNDER 500 meter væk – og det er uklart for os om det kan have nogle helbredsmæssige konsekvenser. Dette bør undersøges!</i>		vilkår 15, som er et standardvilkår og fastsat i overensstemmelse med bekendtgørelsen om standard vilkår. Med henvisning til Miljøstyrelsens vejledning nr. 71 af 11. november 2024 “Begrænsning af luftforurening fra virksomheder” fremgår af kapitel 5.1, at “Emissioner af luftforurenende stoffer fra diffuse kilder indgår ikke ved vurdering af, om B-værdier er overholdt”. Af vejledningens kapitel 9 fremgår at diffuse emissioner reguleres jfr. Standardvilkårsbekendtgørelse, som er implementeret i den pågældende miljøgodkendelse (vilkår 15). Af vejledningens kapitel 9.2 fremgår endvidere, at støvemissioner fra diffuse kilder reguleres alene af krav til indretning og drift samt ubestemte ulempevilkår som fx: “Virksomheden må ikke give anledning til støvgener uden for virksomhedens område, som efter tilsynsmyndighedens opfattelse er væsentlige for omgivelserne.”, og ikke af emissionsgrænseværdier og immissionsgrænseværdier (B-værdier). B-værdien er bl.a. fastsat på baggrund af sundhedsmæssige vurderinger. Tilsynsmyndigheden foretager en vurdering af om en støvemission er væsentlig. Såfremt emissionen vurderes at være væsentlig, skal virksomheden træffe foranstaltninger til imødegåelse af støvgener. Dette reguleres ved vilkår nr. 16 i miljøgodkendelsen. Undersøgelsen foretaget af FORCE, er baseret på en vurdering af om støvemissioner fra håndtering af skrot vil kunne give anledning til rustpletter på både, placeret i lystbådehavnen. Der er ikke tale om vurdering af støvemissionernes sundhedsmæssige konsekvenser. De sundhedsmæssige

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
			konsekvenser skal jf. "Luftvejledningen" sikres ved indretnings- og driftsvilkår som anført herover.
	- Miljøteknisk vurdering – pkt. 14.2 Støj og vibrationer – Støj – Virksomhedens oplysninger (side 26) - Støjmålingerne tager udgangspunkt i en rapport bestilt og betalt af Bradal – det rejser i det hele taget spørgsmålet om hvor uvildig rapporten egentlig er!?		Støjrapporten er udarbejdet af en rådgiver, der er godkendt af Miljøstyrelsen til at udføre "Miljømåling – ekstern støj" og er samtidig et laboratorium der er akkrediteret af DANAK. Forvaltningen har med baggrund heri en forventning om, at de udførte støjundersøgelser og resultatet heraf er retvisende for de støjende aktiviteter der finder sted på virksomhederne. Tilsvarende må forvaltningen derfor også have tillid til, at resultaterne er repræsentative for de aktiviteter, der foregår på den virksomhed hvor støjundersøgelsen gennemføres.
	- Miljøteknisk vurdering – pkt. 14.2 Støj og vibrationer – Støj – Støjens karakter (side 28) - Det angives at Sweco som har lavet støjberegningerne/målingerne har været ude på f.eks. Solbakken og lave nogle observationer. Her laver man en subjektiv vurdering der siger at der ikke er tale om impulsstøj – og målingerne får dermed ikke et impulstillæg. Det er vi er vi fuldstændig uforstående overfor – og finder det faktisk nærmest absurd. Det er korrekt at der godt kan være aktivitet fra virksomheden som kan høres – men som måske nødvendigvis betragtes som impulsstøj. Men der findes også dage hvor det stikker helt af dernede fra, og hvor bulder og brag ruller ind over området – faktisk er bragene fra skottet der håndteres hørbare helt ud i området ved Biltema. Der er altså "gode" dage, og så er der "dårlige" dage, og vi er helt sikre på at observationerne (de 3 der har været) her på Solbakken er lavet på de gode dage. Vi ved også fra svar fra kommunen på tidligere klage (se bilag 1), at størrelsen på skottet har betydning for støjbidraget. Særligt håndtering af det man kalder "10'er jern" – store stykker jern – larmer ekstra meget. Dengang pålagde man Bradal ikke at håndtere denne type jern efter kl. 18. - Dette påbud ser vi slet ikke i miljøgodkendelsen i dag – og dette er en klar fejl!	SWECO: Jf. Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5 1984 "ekstern støj fra virksomheder", skal tydeligt hørbare impulser vurderes subjektivt. Citat fra Miljøstyrelsens Vejledning nr. 5 1984 "ekstern støj fra virksomheder": "Tillæg på grund af tydeligt hørbare impulser gives i dag alene på grundlag af en subjektiv vurdering, idet der ikke foreligger en almindelig anerkendt objektiv målemetode, der kan danne basis for afgørelse af, om et tillæg skal gives. SWECO: Støjmålinger er udført i forbindelse med håndteringen af skrot, hvor det blev anført, at	I forhold til støj relateret til størrelsen på skrottet, så er det som tidligere nævnt, forvaltningens opfattelse at 10'er jern ikke håndteres separat, men sammen med det øvrige skrot, hvilket jf. Sweco er repræsenteret i de udførte støjmålinger og -beregninger.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Vi mener også at det her er så alvorligt/vigtigt et punkt at vi ikke kan tillade at en subjektiv vurdering (lavet af et firma som er betalt af Bradal) afgør hvorvidt der faktisk er tale om impulsstøj. Der skal fakta på bordet! Vi har fra tidligere sag med containerhåndteringen, via en længerevarende støjmåling, fået fastslået at der i det pågældende tilfælde var tale om impulsstøj, selvom det også her var vurderet til ikke at være tilfældet.</i> <i>Dette skal vi have gjort igen, hvorfor vi vil bede om at der opsættes optage/lytteudstyr på en havne-vendt facade i en periode på 1-2 måneder. Optagelser fra denne periode sammenholdes med indkomne klager samt en støjdagbog som føres af en eller flere beboere på Solbakken. Først herefter mener vi at vi kan konkludere typen af støj.</i>	10'er jernet var en del af 20'er-fraktionen. Disse data indgår i beregningerne.	
	• <i>Miljøteknisk vurdering – pkt. 14.2 Støj og vibrationer – Støj – Virksomhedens redegørelse for støjreducerende tiltag (side 30)</i> ○ <i>Bradal kommer selv med 2 løsningsforslag:</i> ▪ <i>Landstrøm</i> ➤ <i>Se vores bemærkninger i punktet "Løsningsforslag" herunder</i> ▪ <i>Placering af skibet med agterenden mod Lillebælt</i> ➤ <i>Som tidligere nævnt er dette ikke en løsning. Det kommer hverken borgere eller Bradal til gode – og Bradal har ikke incitament til det.</i>		Som tidligere nævnt, stilles der i miljøgodkendelsen krav om, at skibe skal vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. Dette krav gælder alle skibe tilknyttet omlastningspladsen i forbindelse med lastning eller losning af skrot. Godkendelsen ligger ikke op til, at virksomheden kan udlade at vende et skib under særlige forhold.
	• <i>Miljøteknisk vurdering – pkt. 14.2 Støj og vibrationer – Støj – Fredericia Kommunes optællinger af berørte personer/boliger (side 31)</i> ○ <i>I miljøredegørelsen spiller man i tabelform rigtig fint op hvor mange boliger og personer der bliver/ forventes at blive berørt af støj fra skibets hjælpemotorer. Det giver et super hurtigt overblik – men meget belejligt har man "skjult" 110 plejehjemsbeboere og nævner kun disse i teksten. Hvorfor i alverden fremgår de mon ikke af tabellen også? Kan det være fordi, så stikker antallet af og "regnestykket" kommer til at se skidt ud!? De 110 plejehjemsbeboere har også en stemme i alt det her. Man skulle mene at også de fortjener og måske endda har behov for ro om natten i den sidste tid de er her!</i>		Bemærkningen medfører, at tabel 8 og 9 tilrettes så de 110 beboere inkluderes. Det skal hertil bemærkes, at de 110 beboere er et total antal beboere på plejehjemmet. Men reelt er det alene lejligheder/værelser, der har facade med retning mod havnen som er berørt, hvorfor det totale antal må formodes at være lavere.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Det reelle antal berørte beboere er således ikke 52 personer – men 162 personer, altså mere end 3 gange så mange som man umiddelbart lader det sig præsentere.</i>		
	<i>Høringssvar</i> <i>Lige så meget som vi anerkender havnen, lige så lidt kan vi acceptere at man nu vil byde os en tilværelse hvor vi skal finansiere havnens indtægter med vores helbred.</i> <i>Kommunen nævner et proportionalitetsprincip der skulle tale for lempelsen af de vejledende støjgrænser.</i> <i>Hvordan kan havnens indtægter nogensinde kunne veje tungere end menneskers helbred? Med lempelsen af støjgrænserne vil man nå dokumenterede helbredsskadelige niveauer.</i> <i>Det er ikke kun på Solbakken, men faktisk en meget stor del af indre by der vil blive berørt af de lempede støjgrænseværdier.</i> <i>I aktindsigten kan vi af kommunens brev til Styrelsen for Patientsikkerhed se at der udover Bradal som denne sag handler om findes yderligere 2 virksomheder på havnen som pt. faktisk allerede overskrider de vejledende støjgrænseværdier i VÆSENTLIGT omfang – heraf er den ene også pga. skibsstøj fra hjælpemotoren.</i> <i>Dette taler for at man bør tænke i større løsninger som kan hjælpe havnens virksomheder overholde de vejledende og sundheds-forsvarlige støjgrænseværdier.</i> <i>Teknologien findes allerede i dag – og ved implementering ville man også lette det administrative arbejde med fremtidige miljøgodkendelser, håndtering af klager (som forventeligt falder i antal) mv.</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Styrelsen for Patientsikkerhed har ikke udtalt sig konkret om helbredseffekterne ved lempede støjgrænser for virksomhedsstøj, eller forholdt sig til den konkrete sag. Styrelsens udtalelse er baseret på transportstøj. Støj fra skibets hjælpemotor kan sammenlignes med virksomhedsstøj som reguleres forskelligt fra transportstøj. Styrelsen har mundtligt udtalt til kommunen, at der ikke findes litteratur, der kan understøtte en udtalelse vedrørende de sundhedsmæssige gener ved virksomhedsstøj. Styrelsen har på den baggrund ikke kunnet lave en konkret vurdering af den sundhedsmæssige betydning af støjniveauerne i den konkrete sag. Miljøgodkendelsen indeholder en proportionalitetsbetragtning i forhold til støj på baggrund af en teknisk og økonomisk redegørelse. Støjberegninger for virksomhedens støjbidrag i omgivelserne viser, at støjen fra skibene kan reduceres væsentligt ved at skibene vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. Kommunen har vurderet, at virksomhedens omkostning ved at vende alle skibe, står rimeligt i forhold til den opnåede støjdæmpning, som er op til 19 dB. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om, at skibet vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen, således det sikres at

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
			støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t. Selvom skibene vendes overholdes de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj imidlertid ikke, for så vidt angår støj fra skibenes hjælpemotor. Derfor stilles der i miljøgodkendelsen krav om, at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere. Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser er et udtryk for en støjbelastning, som Miljøstyrelsen vurderer er miljømæssigt og sundhedsmæssig acceptabel. Miljøstyrelsens støjvejledninger åbner mulighed for afvigelser ift. fx grænseværdier. Når der afviges fra grænseværdierne skal det godtgøres, at det er proportionalt ift. den miljømæssige påvirkning og den tilhørende omkostning. Til orientering er der en igangværende sagsbehandling på en havnevirksomhed, hvor støj er et tema. Sagen er ikke afsluttet. Ligeledes er der en virksomhed placeret i nordbyen, hvor støj også er et tema. Denne sag er heller ikke afsluttet. Forvaltningen skal bemærke, at der er tale om virksomheden Bradals Produkthandel ApS. Forvaltningen har ikke kendskab til havnens indtægt ift. Bradals Produkthandel ApS.
	<i>Forslag til løsning</i> <i>Det nævnes allerede i udkastet til miljøgodkendelsen at en mulig løsning kunne være et landstrømsanlæg.</i> <i>Med landstrøm vil man kunne fjerne behovet for at have skibets hjælpemotorer kørende mens det lå ved kaj. Det vil ikke bare fjerne</i>	ADP: ADP kan fortsat ikke støtte en løsning med landstrøm. Der er ikke standarder for bulkskibe.	Det er på baggrund af ADP's bemærkning, forvaltningens opfattelse, at selvom ADP etablerede landstrøm, vil der ikke være EU-krav om at skibene skal kunne koble sig på landstrøm.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>problemet med støj – men ville jo helt generelt også være en gevinst for miljøet ikke at skulle have motorerne brænde liter efter liter diesel af.</i> <i>Vi er uforstående over for ADP's afvisning af etablering af et landstømsanlæg. Man begrundet det med at der ikke findes en standard på området. Alligevel har man i flere andre danske havne implementeret landstrøm med succes. Når det kan lade sig gøre i Aarhus, København Esbjerg og Skagen m.fl. så kan ADP selvfølgelig også gøre det i Fredericia.</i> <i>Esbjerg Havn bryster sig over sit anlæg – det samme ville ADP kunne – det ville blive en super god historie og bidrage yderlige til ADP's goodwill.</i> <i>I forhold til problematikken omkring den manglende standard, så kan man jo kigge mod Skagen havn der har et anlæg med en type adapter som de forskellige skibe kan koble sig på – det er næppe en valid undskyldning. Alternativt må man forlange at de skibe der ankommer så rent faktisk kan tilkobles det system – ellers må de sejle videre.</i> <i>Så kan vi komme tilbage til proportionalitetsprincippet. Anlægget på Skagen havn har kostet ca. 10 mio. kr. at etablere. Vi ved ikke hvad at passende anlæg vil koste her i Fredericia, men med den trafik der er af skibe ind og ud af havnen vil der helt sikkert kunne blive solgt masser af (grøn-)strøm som selvfølgelig skal være med til at finansiere anlægget.</i> <i>Kigger vi på ADP's årsrapport for 2023 kan vi også se at ADP's overskud bare er vokset og vokset og vokset gennem i hvert fald de seneste 4 år. Senest i 2023 havde man et overskud på knap 121 mio. kr.</i> <i>Med alle de gevinster der er ved et landstrømsanlæg kan et økonomisk hensyn til havnen næppe veje tungere.</i>	Standard i AFIR forordningen for enkelte typer skibe, herunder containerskibe og ro/roskibe, træder i kraft 31/12-2029 ADP er i gang med at kunne levere landstrøm efter de standarder der indføres.	

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger																
	<table><tr><td>FORDELE ved etablering af landstrøm:</td><td>ULEMPER ved ikke at etablere landstøm:</td></tr><tr><td>Gladere naboer der ikke bliver genert af støj</td><td>Støjklager</td></tr><tr><td>Kæmpe goodwill/PR historie: "ADP går grøn"</td><td>Miljøforurening</td></tr><tr><td>Flottere tal i ESG/CSRD regnskabet – både for ADP og virksomhederne på havnen. Dette kan bruges som en konkurrenceparameter</td><td>Dårlige nøgletal i ESG/CSRD regnskabet</td></tr><tr><td>Kommune, havn og virksomheder skal bruge mindre tid på klagehåndtering</td><td>Øget administration i forbindelse med klagehåndtering</td></tr><tr><td>Kommune kan tage skibsstøj ud af ligningen ved fremtidige miljøgodkendelser</td><td>Øget administration i forbindelse med fremtidige miljøgodkendelser</td></tr><tr><td>Byens indbyggere skal ikke risikere deres helbred</td><td>Byens indbyggere udsættes for en dokumenteret forhøjet og alvorlig helbredsrisiko</td></tr><tr><td>Bradals omkostning ved at vende skibet bortfalder – øget fortjeneste på ca. 20%</td><td>Bradals fortjeneste mindskes 20% hver gang de skal vende skibet</td></tr></table>	FORDELE ved etablering af landstrøm:	ULEMPER ved ikke at etablere landstøm:	Gladere naboer der ikke bliver genert af støj	Støjklager	Kæmpe goodwill/PR historie: "ADP går grøn"	Miljøforurening	Flottere tal i ESG/CSRD regnskabet – både for ADP og virksomhederne på havnen. Dette kan bruges som en konkurrenceparameter	Dårlige nøgletal i ESG/CSRD regnskabet	Kommune, havn og virksomheder skal bruge mindre tid på klagehåndtering	Øget administration i forbindelse med klagehåndtering	Kommune kan tage skibsstøj ud af ligningen ved fremtidige miljøgodkendelser	Øget administration i forbindelse med fremtidige miljøgodkendelser	Byens indbyggere skal ikke risikere deres helbred	Byens indbyggere udsættes for en dokumenteret forhøjet og alvorlig helbredsrisiko	Bradals omkostning ved at vende skibet bortfalder – øget fortjeneste på ca. 20%	Bradals fortjeneste mindskes 20% hver gang de skal vende skibet		
FORDELE ved etablering af landstrøm:	ULEMPER ved ikke at etablere landstøm:																		
Gladere naboer der ikke bliver genert af støj	Støjklager																		
Kæmpe goodwill/PR historie: "ADP går grøn"	Miljøforurening																		
Flottere tal i ESG/CSRD regnskabet – både for ADP og virksomhederne på havnen. Dette kan bruges som en konkurrenceparameter	Dårlige nøgletal i ESG/CSRD regnskabet																		
Kommune, havn og virksomheder skal bruge mindre tid på klagehåndtering	Øget administration i forbindelse med klagehåndtering																		
Kommune kan tage skibsstøj ud af ligningen ved fremtidige miljøgodkendelser	Øget administration i forbindelse med fremtidige miljøgodkendelser																		
Byens indbyggere skal ikke risikere deres helbred	Byens indbyggere udsættes for en dokumenteret forhøjet og alvorlig helbredsrisiko																		
Bradals omkostning ved at vende skibet bortfalder – øget fortjeneste på ca. 20%	Bradals fortjeneste mindskes 20% hver gang de skal vende skibet																		
	Konklusion Vi finder dokumentation i miljøgodkendelsen upræcise og endda mangelfuld på flere punkter, og under ingen omstændigheder kan det retfærdiggøres at man fra kommunens side mener at borgerne i Fredericia skal risikere deres		Kommunen skal gøre opmærksom på, at der med miljøgodkendelsen er sat krav om en specifik retningsorientering af skibet når det ligger ved kaj, dvs. at skibet vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen.																

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>helbred og velbefindende for at sikre havnen (der ejes af kommunen) en indtægt.</i> <i>Det komplette fravær af et menneskehensyn er direkte chokerende.</i> <i>Vores generelle følelse omkring kommune og havn er at vi bliver holdt i et jerngreb. Man kan have en mening om at "vi jo bare kan flytte", men realiteten er jo at vores ejendomme er</i> <i>o mindre værd</i> <i>o sværere at belåne</i> <i>og dermed sværere at sælge.</i> <i>På baggrund af alle ovenstående kommentarer gør vi hermed indsigelse mod den påtænkte miljøgodkendelse.</i>		Med miljøgodkendelsen indføres nye krav der i væsentlighed reducerer støjdbredelsen fra skibets hjælpemotorer. Kommunen skal i øvrigt henlede opmærksomheden på, at støj fra virksomhedens øvrige aktiviteter overholder de vejledende støjgrænser.
17	20/12-24 ADP A/S		
	<i>Kommentarer til partshøring vedr. miljøgodkendelse af omlastningsplads på kaj 22</i> <i>Vilkår 12:</i> <i>Fredericia Havn kan ikke kommentere på de økonomiske påvirkninger i forbindelse med forhaling og/eller at vende et skib.</i> <i>At anløbe med styrbord side til kaj vil ved langt de fleste anløb være løsningen. For at opretholde drift af omlastningspladsen kan det ved enkelte anløb være nødvendigt at vende et skib. Det skyldes skibets konstruktion, herunder placering af kraner, men mest sandsynligt afstanden fra agterste luges agterkant til forkant af forreste luge. Der bør tages behørigt hensyn til denne problematik ved chartring af skibe for at risiko minimeres. Samtidig kan operationer i skib med bagbord side tilrettelægges, hvis muligt, i de timer, hvor der ikke er skærpede krav til støj.</i>		Ingen bemærkninger.
	<i>Vilkår 39:</i>		Skrotstakkene er en støjdæmpende foranstaltning i forhold til omboende ved ind- og udskibninger i aftenperioden. Højden

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>En fast rutine for måling af stakhøjder synes unødvendig. Det skal dog tilsikres, at når der stakkes i højden, foretages der målinger dagligt, indtil maksimal højde er nået.</i> <i>Anders Koed Christensen</i> <i>Driftschef / Head of Operation</i> <i>ADP A/S</i>		skal derfor sikres overholdt af hensyn til skrotstakkenes støjafskærmende effekt.
18	20/12-24 Line Carøe Sørensen og Tommy Christoffersen		
	<i>Indsigelse i forbindelse med håndtering af skråt på Fredericia Havn</i> <i>Vi kommer hermed med vores indsigelse ift. ovenstående. Den største gene for os er "evigt brummende" skibsmotorer, som er meget lav frekvent og dermed kan opleves som en irriterende summen af nervesystemet, snarere end en høj lyd gene. I udendørs sæsonen hører vi høje metalliske lyde, når der læsses og håndteres skråt.</i> <i>Med venlig hilsen</i> <i>Line Carøe Sørensen</i> <i>Tommy Christoffersen</i> <i>Kampmannsvej 13</i> <i>7000 Fredericia</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Miljøgodkendelsen stiller vilkår om lavfrekvent støj i overensstemmelse med Miljøstyrelsens støjvejledninger. Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor.
19	20/12-24 Morten Kollerup Nielsen		
	<i>På vegne af Kampmannsvej 5.</i> <i>Vi laver hermed indsigelse mod dispensation af støj forøgelsen på havnen.</i> <i>Med venlig hilsen</i>		Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	<i>Morten Kollerup Nielsen</i> MOKONI COMPANIES		Der er tale om miljøgodkendelse til en specifik virksomhed på havnen, og ikke havnen som helhed. Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Overskridelserne opstår når der forekommer skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibes hjælpemotor.
20	4/3-25 Ejerforeningen Toldkammeret 9		
	<i>Til Fredericia Kommune.</i> <i>Bestyrelsen for Ejerforeningen Toldkammeret 9 har på et bestyrelsesmøde den 3. marts 2025 besluttet at gøre opmærksom på, at vi ikke kan anerkende, at der meddeles accept af, at virksomheden får tilladelse til at overskride de gældende støjgrænser.</i> <i>Vi er opmærksom på, at overskridelse kun er 0,3 db på vores ejendom.</i> <i>Men principielt mener vi, at det politiske system i en kommune må og skal sikre, at regler overholdes. Uanset hvor stor eller lille en overskridelse må være.</i> <i>Vi er også opmærksom på, at en godkendelse af virksomheden på de beskrevne vilkår, vil medfører ganske betydelige og helt uacceptable overskridelser andre steder i Fredericia Kommune.</i> <i>Afsluttende finder vi det iøvrigt besynderligt, at man vælger at lukke en virksomhed andet sted i Fredericia Kommune pga støjproblemer samtidigt med, at man ønsker at tillade Bradal væsentlige overskridelser.</i> <i>Med venlig hilsen</i> <i>Ib Bertelsen</i>		Den vejledende støjgrænse for natperioden overskrides på facader tilhørende to boligenheder, og overskridelsen er beregnet til at være 0,3 dB(A) over støjgrænsen. Overskridelsen opstår når der er skibsanløb, og skyldes alene støj fra skibets hjælpemotor. En forøgelse af støjen op til 0,3 dB(A) er ikke hørbar med det menneskelige øre. For at forøgelsen skal kunne opleves som en hørbar ændring, skal den være mindst 3 dB(A). Den nye miljøgodkendelse giver ikke anledning til øget støj, men der stilles nye krav til støj fra skibes hjælpemotorer som vil betyde, at der fremadrettet vil være et lavere støjniveau end hidtil. Virksomhedens daglige drift uden skibsanløb, giver ikke anledning til overskridelser af de vejledende støjgrænser. Her har virksomheden indsendt dokumentation for, at støjvilkårene i miljøgodkendelsen er overholdt. Miljøgodkendelsen indeholder en proportionalitetsbetragtning i forhold til støj på baggrund af en teknisk og økonomisk redegørelse.

Nr	Høringssvar	Bemærkninger fra Bradal/ADP	Forvaltningens bemærkninger
	Toldkammeret 9,2,3, DK- 7000 Fredericia		Støjberegninger for virksomhedens støjbidrag i omgivelserne viser, at støjen fra skibene kan reduceres væsentligt ved at skibene vendes, så hjælpemotoren vender væk fra byen. Kommunen har vurderet, at virksomhedens omkostning ved at vende alle skibe, står rimeligt i forhold til den opnåede støjdæmpning, som er op til 19 dB. I miljøgodkendelsen stilles derfor krav om, at skibet vendes så hjælpemotoren vender væk fra byen, således det sikres at støjemissioner fra skibet minimeres. Det er hvad der er teknisk muligt p.t. Selvom skibene vendes, overholdes de vejledende støjgrænser for virksomhedsstøj imidlertid ikke, for så vidt angår støj fra skibenes hjælpemotor. Derfor stilles der i miljøgodkendelsen krav om, at virksomheden hvert 4. år skal fremsende en fornyet redegørelse over mulige tiltag for at dæmpe støjen yderligere.